STATISTISCHE NACHRICHTEN VON DEN EISENBAHNEN DES VEREINS...

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

Digitized by Google

GUSTAV E. STECHERT
828 Broadway
NEW YORK.

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

Digitized by Google

Digitized by Google

Deutsche Eisenbahn-Statistik

für das

Betriebs-Jahr 1866.

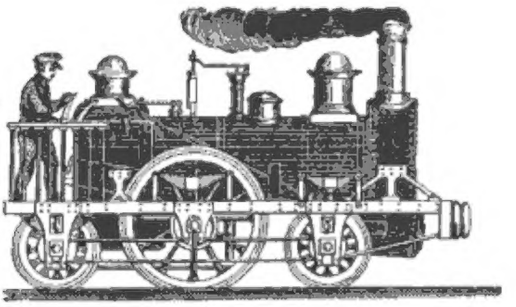
LELAND STANFORD JUNIOR LIBRARY UNIVERSITY.
H1298

Herausgegeben

von der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



XVII. Jahrgang.

Berlin, 1868.

Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

Einleitung 3

Abschnitt A. Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen 5

Abschnitt B. Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

A. Bahnkörper (bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.) . . . . . —

B. Oberbau (Konstruktion desselben) . . . . . —

C. Neigungs-Verhältnisse, gerade Strecken und Curven . . . . . —

D. Telegraphen . . . . . —

II. Anlage-Kapital 20

Abschnitt C. Transportmittel.

I. Bestand derselben 28
(nebst Angabe der Fabriken, aus denen die Lokomotiven bezogen sind).

II. Anschaffungskosten der Transportmittel 40

Abschnitt D. Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel.

A. Lokomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe ꝛc.) 46

B. Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe ꝛc.) 58

II. Personen- und Güterverkehr.

A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w. 66

B. Durchschnitts-Verkehr und Ertrag 76

III. Depeschen-Verkehr 84

IV. Finanz-Ergebnisse.

A. Einnahmen (aus dem Personen- und Güterverkehre, sowie sonstigen Quellen) . . . 86

B. Ausgaben (für die Bahn-, Transport- und allgemeine Verwaltung) 91

C. Ueberschuß und Verwendung desselben zu: Eisenbahnsteuer, Zinsen, Dividenden, Einlagen in den Reserve-, Erneuerungsfonds ꝛc. . 102

D. Reservefonds 106

E. Erneuerungsfonds 106

V. Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre . . 108

Abschnitt E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

I. Unfälle A. bei fahrenden Zügen 114

B. auf den Bahnhöfen 120

II. Achsbrüche 124

III. Schienenbrüche 128

IV. Verkehrsstörungen 128

Abschnitt F. Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).

A. Oberleitung . . . . . —

B. Spezielle Beaufsichtigung . . . . . —

C. Stations-Verwaltung . . . . . —

D. Telegraphie . . . . . —

E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine . . . —

F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . . . —

II. Bei der Transport-Verwaltung.

A. Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs . . . . . —

B. Executiver Betriebsdienst . . . . . —

C. Maschinen- und Wagenverwaltung . . . . . —

D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . . . —

III. Bei der allgemeinen Verwaltung.

A. Haupt- (oder Central-) Büreau . . . . . —

B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betr.-Einnahmen) . —

C. Haupt- (oder Central-) Kasse . . . . . —

D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien) . —

E. Außerdem sind noch angestellt:
Beamte, die unter A—D nicht zu klassificiren sind . . . . . —

IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien u. s. w.

A. Angestellte . . . . . —

B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . . . —

Abschnitt G. Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse 131

Statistische Berichte und Erläuterungen zu den Tabellen.

A. Deutsche Eisenbahnen 137

B. Oesterreichische Eisenbahnen 199

C. Fremdländische Eisenbahnen 212

Digitized by Google

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,$_{13}$ Pariser Linien = 0,$_{96618}$ Pariser Fuß = 0,$_{313853}$ Meter = 31,$_{385354}$ Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,$_{7662425}$ Meter (1 Meter = 3,$_{1862}$ Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532,$_{48}$ Meter = 7,$_{532}$ Kilometer,

{ 1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter,
1 Oesterr. Meile à 4000 Wr. Klafter = 7586,$_{66}$ Meter = 1,$_{00719}$ Preuß. Meilen à 7532,$_{48}$ Meter, }

d) 1 Kubikfuß = 0,$_{030916}$ Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,$_{338928}$ Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,$_{1200}$ Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), und die Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F) werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der Jahrgang 1863 enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen, der Jahrgang 1864 dagegen die Nachrichten über das Beamten-Personal.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. In den Tabellen sind die Deutschen Eisenbahnen von Nr. 1—53, die Oesterreichischen von Nr. 54—67 und die Fremdländischen von Nr. 68—70 aufgeführt.

VI. Außer den in den Tabellen benannten Bahnen gehörten dem Vereine im Jahre 1866 noch an:

a) Die Großenhainer Zweigbahn. Dieselbe ist Eigenthum der „Zweig-Eisenbahn-Gesellschaft zu Großenhain", sie führt von Priſtewitz (Station der Leipzig-Dresdener Eisenbahn) nach Großenhain, ist 0,$_{64}$ Meilen lang und am 14. Oktober 1862 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt nur 2 Tender-Lokomotiven, dagegen keine eigenen Personen- und Güterwagen, erhält diese vielmehr von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen die übliche Wagenmiethe gestellt.

b) Die Kirchheimer Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, von Unterboihingen (Station der Württembergischen Staats-E.) über Oethlingen nach Kirchheim u. T. führt, 0,$_{87}$ Meilen lang und am 21. September 1864 dem Betriebe übergeben ist. Die Gesellschaft besitzt 2 Lokomotiven und 8 vierrädrige Personenwagen, dagegen keine Güterwagen, diese werden ihr vielmehr von der Württembergischen Staats-E. gegen die übliche Wagenmiethe gestellt.

c) Die Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn, Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft, 0,$_{64}$ Meilen lang und am 1. Juni 1858 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt 1 Lokomotive, 2 Personenwagen, 1 Gepäckwagen und 6 Güterwagen. Den Betrieb, welcher früher verpachtet war, hat die Gesellschaft am 1. Februar 1866 wieder für eigene Rechnung übernommen, im Jahre 1866 also nur 11 Monate geführt.

Digitized by Google

Da die vorgenannten 3 Bahnen lediglich lokalen Intereſſen dienen und ihre Verhältniſſe von denen der übrigen Vereinsbahnen weſentlich verſchieden ſind, die betreffenden Verwaltungen alſo die ſtatiſtiſchen Notizen nicht in dem Umfange liefern können, wie die übrigen Bahnverwaltungen, dieſe Notizen auch — ſelbſt wenn ſie vorlägen — wegen der geringen Ausdehnung dieſer Bahnen (weniger als 1 Meile) zu Vergleichungen mit den übrigen Vereinsbahnen, bei welchen die Meile als Vergleichungs-Maaßſtab dient, nicht geeignet wären, ſo haben die vorgenannten 3 Bahnen in die Tabellen nicht aufgenommen werden können.

VII. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, ſind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden reſp. nicht zu machen geweſen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . .“ auf eine andere Stelle verwieſen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten iſt und eine Trennung (z. B. Reparaturkoſten der Perſonenwagen von denen der Laſtwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat ſtattfinden können.

VIII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den ſtatiſtiſchen Berichten (ſiehe ad IV) erläutert worden ſind.

Digitized by Google

Abschnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

Digitized by Google

	1			2			
				Mitglieder der Verwaltung.			
I. Staatsbahnen.	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.			a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
1	Badische	Direktion der Großherz. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	11*	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Gen.-Direktion der Königl. Bayerischen Verk. Anst.	München	—	10*	914—3428	—
3	Bebra-Hanauer	Kgl. Direktion für den Bau der Bebra-Hanauer-E.	Kassel	—	—	—	—
4	Braunschweigische	Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direktion	Braunschweig	2	5	1300—3000	—
5	Friedrich Franz E.	Direktion der Großherzogl. Friedrich Franz Eisenb.	Malchin	—	2	1500—2500	—
6	Hanno versche (v. 1. Juli 65. bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	Königl. Eisenbahn-Direktion	Hannover	—	8	—	—
7	Main-Neckar	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
8	Main-Weser	Central-Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1000—1500	—
9	Nassauische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	2	1543	—
10	Niederschl.-Märk. u Schl. Gb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen E.	Berlin	—	4	1200—2400	—
11	Preuß. Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	6	1200—2000	—
12	Saarbrücker	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	600—2000	—
13	Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	3	1300—2000	—
14	Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	4	1500—2950	—
15	Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	1*	5	1900—2650	—
16	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	2*	6	686—2286	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltg.						
17	Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	10	720—2000	—
18	a. Gößnitz-Geraer b. Greiz-Brunner	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	—	—*	—*	—
19	a. Löbau-Zittauer b. Zittau-Reichenberger	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
20	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen Glogauer c. Stargard-Posener	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	6*	1000—2000	—
21	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	600—2000	—
22	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelmsbahn	Ratibor	—	3*	600—1900	—
	b) in Privatverwaltung.						
23	Aachen-Mastrichter	Direktion der Aachen Mastrichter E. G.	Aachen Mastricht	5 5	—	—	—*
24	Alberts-Bahn	Direktorium der Alberts-Bahn	Dresden	—	4	200—250	1260—2520
25	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
26	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath d. K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	1	3429	—
27	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	2515—3772
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G. Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Berlin Hamburg	— 5	3 —	2500—6000 —	— —
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Potsdam	2	4	800—4000	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	—	8	500—4000	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	8*	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	615
34	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	7	—	—	—
35	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G.	Homburg	7	—	—	1768
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G.	Köln	7	—	—	—

II. Privatbahnen. (Forts.)	1 Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		2 Mitglieder der Verwaltung. a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb.	Kassel	4	3	1400—2000	—
38 Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	3	2	2200—2400	—
41 Magdeb. Cöth.-Halle Leipz.	Direktorium der Magdeb.-Cöthen-Halle Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
42 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche c. Cöthen-Wegelebener	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	—	9	zus. 13 700	—
43 Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G.	Schwerin	—	5	300—3000*	—
44 Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G	Breslau	6*	—	—	—
45 Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Ges.	Glogau	2	3	100—250	—
46 Oppeln-Tarnowitzer	Direktion der Oppeln-Tarnowitzer E.-G.	Breslau	7*	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath der Ostpreußischen Südbahn-Ges.	Königsberg i. Pr.	13	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh	24	2	2857—4572	—
49 Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	6*	—	—	—
50 Schleswigsche	Direktion der Schleswigschen E.-G.	Flensburg	8	1	2400	—
51 Taunus-E.	Verwaltungsrath der Taunus-E.-G.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
52 a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1800	—
53 Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger E.-G.	Tilsit	15*	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
55 Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westbahn	Wien	11	—	—	10 000
56 Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. a. priv. Brünn-Rossitzer E.	Brünn	6	—	—	—
57 Buschtéhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn)	Direktion der K. K. a. priv. Buschtéhrader E.	Prag	8	—	—	je 1602
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsr. der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	20	—	—	33 334
59 Graz-Köflacher	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Graz-Köfl. E. u. Bergb.-Ges.	Wien	7	—	—	2612
60 Kaiser Ferdinands Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	10	—	—	28 060
61 Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn)	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	je 1866
62 Mohacs-Fünfkirchener	Administr. d. ersten K. K. priv. Donau-Dampfschiff.-G.	Wien	6	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. der K. K. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	6239—12 320
65 Süd-Norddeutsche	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Süd-Nordd. Verbindgsb.	Wien	11	—	—	—
66 Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-E.-G.	Wien	15	—	—	—
67 Turnau-Kralup-Prager	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager E.-G.	Prag	12	—	—	—
68 Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Lüttich u. Brüssel	9	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
70 a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn	Warschau	—	3	3000—5000	1172—2813

	I. Staatsbahnen.	3 Kontrolirende Behörde.		4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt M.
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium		—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten		—	—	—	—
3	Bebra Hanauer	Königl. Administration für Kurhessen		—	—	—	—
4	Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium		—	—	—	—
5	Friedrich-Franz-E.	Großherzogl. Mecklenburgisches Finanz-Ministerium		—	—	—	—
6	Hanno-versche (v. 1. Jan. 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten		—	—	—	—
7	Main-Neckar	Königl. Preuß. Handels-Ministerium, Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen u. Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium		—	—	—	—
8	Main-Weser	Königl. Preuß. Handels-Ministerium und Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen		—	—	—	—
9	Nassauische	Königl. Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten		—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.						
11	Preuß. Ostbahn						
12	Saarbrücker						
13	Westfälische						
14	Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel		—	—	—	—
15	Sächsische westliche						
16	Württembergische	Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten		—	—	—	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltg.						
17	Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Handels-Ministerium u. Gesellsch.-Deputation		15	15	—	—
18	a. Gößnitz Geraer	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
	b. Greiz-Brunner		Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer		Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger		Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
20	a. Oberschlesische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.	15	6	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer		Verwaltgsr. d. Starg.-Pos.	5	—	—	—
	c. Stargard-Posener		Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
21	Rhein-Nahe-E.		Verwaltungsrath	6	3	—	—
22	Wilhelms-Bahn						
	b) in Privatverwaltung.						
23	Aachen-Mastrichter	Kontrol-Kommission		10*	—	Spezial-Direktor	1600
24	Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß		12	—	Ober-Inspektor	800
25	Altona-Kieler	Ausschuß		25	—	—*	—
26	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß		18	—	Direktor	3429
27	Berlin Anhaltische	Verwaltungsrath		13	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3140
28	a. Berlin-Hamburger	Ausschuß		30	—	—*	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß		20	—	Sub-Direktor	1620
29	Berlin Potsdam-Magdebrg.	Gesellschafts-Ausschuß		28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied des Direktoriums)	2700
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn, b. Hinterpommer., c. Vorpommersche	Verwaltungsrath		15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3500
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Ausschuß		9	7	Betriebs-Direktor / Spezial-Direktor	2400* / 2000
32	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß		5	—	Direktor	1600
33	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß		11	—	Ausführender Direktor	in Rel.
34	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß		5	—	4 Oberbeamte*	—
35	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung		3	—	Betriebs-Direktor	1143
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath		18	—	Spezial-Direktor	1800

II. Privatbahnen. (Forts.)	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 Zahl der Mitglieder b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Verwaltungsrath	12	—	—	—
38 Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächt. u. Betr.-Dir.	1700*
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Gesellschafts-Ausschuß	7	—	Technischer Betr.-Inspektor	630
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	Ausschuß	15	—	—	—
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	1700
42 a. Magdeburg-Halberstädter	Ausschuß	24	6	Betriebs-Direktor	2000
b. Magdeb.-Wittenbergesche				Betriebs-Direktor	—
c. Cöthen-Wegelebener				—	—
43 Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—*	—
44 Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	Spezial-Direktor	1250
45 Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1200
46 Oppeln-Tarnowitzer	Aufsichtsrath	8	2	Ober-Ingenieur, Spezial- und Betriebs-Direktor	2500
47 Ostpreußische Südbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2500
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
b. Pfälzische Maximiliansb.					
c. Neustadt-Dürkheimer					
49 Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion)	3000
50 Schleswigsche		—	—	Betriebs-Direktor	7776
51 Taunus-E.	Rechnungs-Prüfungs Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	2729
52 a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2500
b. Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
53 Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1200
54 Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	—	Administrativer Direktor Technischer Betriebschef	2000 1800
55 Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	3000 2400
56 Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebsleiter	2667
57 Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn.)	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2667
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Sekretär General-Inspektor	10360 8300
59 Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	—	Betriebs-Direktor	1800
60 Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor General-Sekretär	7666 7666
61 Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.)	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- u. Betriebs-Direktor	8100
62 Mohacs-Fünfkirchener		—	—	Betriebs-Direktor	—
63 a. Oesterreichische nördliche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10666
b. Oesterreichische südöstliche					
c. Wien-Neu-Szönyer					
64 a. Südbahn, Oesterreichische	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19200
b. Nordtiroler					
65 Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	3333
66 Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
67 Turnau-Kralup-Prager	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2000
68 Lüttich-Mastrichter	Kommission der Gesellschaft	5	—	Direktor	1866
69 Niederländische Rhein-E.	Kommission der Gesellschaft	21	—	Ingenieur	3429
70 a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	9	—	Ober-Ingenieur	1500
b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	9	—		

	6	7
I. Staatsbahnen.		**Die Bahn führt**
	von	**über**
1 Badische	Mannheim	Heidelberg (Zweigb. über Mosbach nach Würzburg), Bruchsal, Durlach (Zweigb. nach Mühlacker), Carlsruhe (Zweigb. nach Maxau), Oos (Zweigb. nach Baden), Appenweier (Zweigb. nach Kehl), Offenburg (Zweigb. nach Hausach), Dinglingen (Zweigb. nach Lahr), Freiburg Basel (Zweigb. nach Scheopheim), Waldshut, Schaffhausen, Singen (Zweigb. nach Engen)
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	Lindau	Kempten (Flügelb. über Memmingen nach Neu-Ulm), Augsburg, Nördlingen (Zweigb. nach der Württembergischen Gr.), Gunzenhausen, Rottendorf, (Flügelb. über Ansbach nach Würzburg), Nürnberg (Flügelbahn von Fürth über Neustadt nach Rottendorf), Erlangen, Bamberg, Lichtenfels (Zweigb. nach der Gr. bei Eberedorf), Hochstadt (Zweigb. nach Stockheim), Neuenmarkt (Zweigb. nach Bayreuth), Oberkotzau (Zweigb. nach Eger)
	Bamberg	Schweinfurt, Würzburg, Lohr und Aschaffenburg
	Ulm	Augsburg, Pasing (Zweigb. über Tutzing nach Penzberg u. Weißenberg), München, Holzkirchen (Zweigb. nach Miesbach), Rosenheim (Zweigb. nach der Tiroler Gr. bei Kufstein), Traunstein, Freilassing (Zweigbahn nach Reichenhall)
3 Bebra-Hanauer	Bebra	Hersfeld
4 Braunschweigische	d. Braunschw.-Hannover. Gr.	Braunschweig, Wolfenbüttel (Flügelb. über Börßum nach Harzburg u. von Börßum über Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden nach der Preuß. Grenze), Jerxheim (Zweigb. nach Helmstedt)
5 Friedrich-Franz-E.	Güstrow	Teterow, Malchin und Stavenhagen
6 Hannoversche	Hannover	Lehrte Lehrte, Celle, Uelzen und Lüneburg, (Zweigbahn nach Hohnstorf) Wunstorf, Verden, Bremen, Burg-Lesum (Zweigb. nach Vegesack) Wunstorf, Minden, Löhne, Osnabrück und Rheine Nordstemmen (Zweigb. nach Hildesheim und Lehrte), Kreiensen und Göttingen
7 Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Langen, Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
8 Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
9 Nassauische	Wiesbaden	Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Limburg und Weilburg
10 a. Niederschlesisch-Märkische	Berlin	Fürstenwalde, Frankfurt a. O., Guben, Sorau, Hanedorf, Kohlfurt (Zweigbahn nach Görlitz), Bunzlau, Hainau, Liegnitz und Neumarkt
b. Schlesische Gebirgsbahn	Kohlfurt und Görlitz	Lauban, Greiffenberg, Reibnitz (Warmbrunn)
11 Preuß. Ostbahn	Frankfurt a. O.	Cüstrin (Zweigb. nach Guben), Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zweigb. über Thorn nach Ottoczyn), Dirschau (Zweigb. nach Danzig), Königsberg, Insterburg und Gumbinnen
12 Saarbrücker	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken
	St. Johann-Saarbrücken	Saarlouis, Merzig, Saarburg und Conz (Zweigbahn nach der Grenze bei Wasserbillig)
13 Westfälische	der Grenze bei Hamm	Warburg, Altenbeken (Zweigbahn nach der Braunschweigischen Grenze bei Höxter), Paderborn, Lippstadt, Soest, Hamm und Münster
14 Sächsische östliche	Altstadt Dresden	Pirna, Königstein und Krippen (Schandau)
	Neustadt Dresden	Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach
	Tharandt	Klingenberg und Colmnitz
15 Sächsische westliche	Leipzig	Altenburg, Gößnitz, Crimmitzschau, Werdau (Zweigb. nach Zwickau), Reichenbach, Herlasgrün (Zweigbahn nach Eger) und Plauen
	Riesa	Döbeln, Waldheim, Chemnitz, Glauchau (Zweigb nach Gößnitz, Zwickau, Niederschlema (Zweigbahn nach Neustädtel resp. Schneeberg) und Aue
	Chemnitz	Zschopau und Wolkenstein
16 Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Mühlacker, Bietigheim (Zweigb. nach Hall), Stuttgart, Canstatt (Zweigb. nach Aalen und von da nach Nördlingen und nach Heidenheim), Eßlingen, Plochingen (Zweigb. nach Epach), Ulm, Biberach und Ravensburg
II. Privatbahnen		
a) unter Staatsverwaltg.		
17 Bergisch-Märkische	Aachen	Rheydt, Gladbach und Neuß
	Gladbach	Viersen (Zweigb. über Kaldenkirchen nach Venlo)
	Düsseldorf	Vohwinkel, Elberfeld, Hagen, Witten, Dortmund und Unna (Zweigbahn nach Hamm)
	Hagen und Herdecke	Letmathe (Zweigbahn nach Iserlohn), Altena und Altenhundem
	Dortmund und Witten	Langendreer, Steele und Essen
	Vohwinkel	Langenberg nach Steele (Zweigb. nach Dahlhausen)
18 a. Gößnitz-Geraer	Gößnitz	Schmölln und Ronneburg
b. Greiz-Brunner	Greiz	
19 a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau und Kratzau
20 a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
c. Stargard-Posener	Posen	Samter, Wronke, Kreuz, Woldenberg und Arnswalde
21 Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Kreuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
22 Wilhelms-Bahn	Cosel	Nendza (Zweigb. nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
b) in Privatverwaltung.		
23 Aachen-Mastrichter	Aachen	Valkenburg, Mastricht, Hasselt und St. Trond
24 Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (3 Zweigbahnen nach Kohlenbergwerken)
25 Altona-Kieler	Altona	Elmshorn und Neumünster (Zweigbahn nach Rendsburg)
	Neumünster	Ascheberg (Zweigbahn nach Kiel), Plön und Entin
26 Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring (Zweigbahn nach der Landesgr. bei Passau), Regensburg, Schwandorf (Zweigbahn nach der Landesgrenze bei Furth a. W.), Amberg und Sulzbach
	Irrenlohe (Schwandorf)	Weiden (Zweigbahn nach Bayreuth) und Mitterteich
27 Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigb. nach Roederau), Wittenberg (Zweigbahn über Roßlau nach Dessau und Cöthen), Bitterfeld (Zweigb. nach Leipzig und Dessau)
28 a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigb. nach Lauenburg)
b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	Berlin	Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Stettin und Damm
b. Hinterpommer.	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein und Belgard (Zweigbahn über Cörlin nach Colberg)
c. Vorpommersche	Angermünde	Prenzlau, Pasewalk (Zwgb. nach Stettin), Anklam, Züssow (Zweigb. nach Wolgast), Greifswald
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
	Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
32 Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Wilhelmsbad, Hanau und Gr. Anheim
33 Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
34 Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Ingelheim, Mainz, Oppenheim und Worms
	Mainz	Gustavsburg, Darmstadt und Dieburg
	Mainz (Bischofsheim)	Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach
35 Homburger	Homburg v. d. Höhe	
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigbahnen nach Ruhrort und über Wesel nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
	Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigbahn nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
Constanz	bei Friedrichsfeld und Heidelberg die Main-Neckar-E., bei Bruchsal resp. Mühlacker die Königl. Württembergische Staats-E., bei Waldshut (Mitte der Rheinbrücke) und bei Schaffhausen die Schweizerische Nordostbahn	1
Hof resp. bis zur Sächs. Gr.	bei Nürnberg die Bayerischen Ostbahnen und die Nürnberg-Fürther E.	2
der Bayer.-Hess. Gr. bei Kahl		
Salzburg	bei München die Bayerischen Ostbahnen	
Fulda		3
Oschersleben		4
Neubrandenburg		5
Braunschweig, Harburg, Geestemünde, Emden, Kassel	bei Minden die Köln-Mindener, bei Rheine die Westfälische, bei Kreiensen die Braunschweigische u. bei Salzbergen die Almelo-Salzbergener Bahn	6
Heidelberg	bei Frankfurt a. M. und Darmstadt die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, bei Frankfurt die Offenbach-Frankfurter, bei Friedrichsfeld die Großherzogl. Badische Staats-E.	7
Frankfurt a. M.	bei Guntershausen die Kurfürst Friedrich Wilhelms (Hessische) Nordbahn, bei Gießen die Köln-Gießener Bahn	8
Wetzlar	bei Oberlahnstein die nach Coblenz führende Zweigbahn der Rheinischen E.	9
Breslau	bei Frankfurt a. O. die Preuß. Ostbahn, bei Hansdorf die Niederschlesische Zweigbahn, bei Kohlfurt und Görlitz die Schlesische Gebirgsbahn, bei Liegnitz die Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	10a
Hirschberg		- b
der Russ. Gr. bei Eydtkuhnen	bei Kreuz die Stargard-Posener E., bei Königsberg die Ostpreußische Südbahn u. bei Insterburg die Tilsit-Insterburger E.	11
der Französ. Gr. bei Forbach, Trier	bei Neunkirchen die Rhein-Nahe-E.	12
Rheine	bei Soest u. Hamm die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Köln-Mindener E.	13
Bodenbach, Görlitz, Freiberg	bei Löbau die Löbau-Zittauer Eisenbahn	14
Hof	bei Gößnitz die Zweigbahn nach Gera, bei Neumark die Greiz-Brunner Zweigbahn	
Schwarzenberg, Annaberg	bei Wüstenbrand die Chemnitz-Würschnitzer E.	15
Friedrichshafen	bei Mühlacker die Großherzogl. Badische Staats-E., bei Ulm die Königl. Bayerische Staats-E. und bei Unterboihingen die Kirchheimer E.	16
Oberkassel (Düsseldorf), Homberg (Ruhrort), Soest, Siegen, Duisburg und Oberhausen	bei Neuß, Crefeld, Uerdingen, Duisburg, Mülheim und Essen die Rheinische, bei Düsseldorf und Dortmund die Köln-Mindener E.	17
Gera		18a
Brunn		- b
Zittau		19a
Reichenberg i. B.		- b
Oswiecim	bei Brieg die Neisse-Brieger E., bei Oppeln und Tarnowitz die Oppeln-Tarnowitzer E., bei Cosel und Emanuelssegen die Wilhelmsbahn, bei Kattowitz die Warschau-Wiener E.	20a
Posen		- b
Stargard	bei Kreuz die Königl. Preuß. Ostbahn	- c
Neunkirchen		21
der Preuß. Gr. bei Oberberg		22
Landen	bei Richterich die Bergisch-Märkische, in Maastricht die Lüttich-Maastrichter und die Niederländische Staatsb., in Münsterbilsen die Lüttich-Limburger, in Hasselt die Belgische grand-central und die Lüttich-Limburger	23
Ibarandt		24
Kiel, Neustadt	bei Elmshorn die Glückstadt-Elmshorner E.	25
Nürnberg, Eger		26
Halle	bei Roßlau die Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn von Roßlau nach Zerbst (im Betriebe der Berlin-Anhaltischen E.)	27
Bergedorf (bis Hamburg gemischt)	bei Wittenberge die Magdeburg-Wittenbergesche, bei Hagenow die Mecklenburgische, bei Büchen die Lübeck-Büchener E.	28a
Bergedorf		- b
Magdeburg		29
Stargard	bei Angermünde und Stettin die Vorpommerschen Linien	30a
Cöslin		- b
Stralsund		- c
Waldenburg resp. Hermsdorf, Frankenstein		31
der Bayer. Grenze bei Kahl (gemischt bis Aschaffenburg)		32
Ihehoe		33
der Hess.-Bayer. Grenze, Aschaffenburg, Frankfurt a. M.	bei Darmstadt die Main-Neckar-E.	34
Frankfurt a. M.		35
Minden, Gießen	bei Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen und Dortmund die Bergisch-Märkische, bei Hamm die Bergisch-Märkische und Westfälische, bei Löhne die Hannoversche Staats-E. bei Wetzlar die Nassauische Staats-E.	36

II. Privatbahnen. (Forts.)	6	7
		Die Bahn führt
	von	über
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	Gerstungen	Vebra, Guntershausen, Kassel, Hümme (Zweigb. nach Carlshafen)
38 Leipzig-Dresdener	Leipzig	Borsdorf (Zweigb. nach Grimma), Riesa, Roederau u. Coswig (Zweigb. nach Meißen)
39 Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
40 a. Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
b. Lübeck-Hamburger	Lübeck	Oldesloe und Wandsbeck
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Löderburg), Cöthen und Halle
42 a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Langenweddingen, Hadmersleben, Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Welmirstedt, Mahlwinkel, Tangerhütte (Zweigb. nach Köthen), Stendal, Osterburg und Seehausen
c. Cöthen-Wegelebener	Cöthen	Biendorf (Zweigb. nach den Kohlengruben Preußlitz, Könnigk u. Gerlebogk), Bernburg, Güstrow (Zweigb. nach Staßfurt), Aschereleben und Frose
43 Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigbahn nach Wismar), Bützow (Zweigbahn nach Güstrow)
44 Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
45 Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Sprottau und Sagan
46 Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Klein-Stanisch, Zawadzki und Tworog
47 Ostpreußische Südbahn	Pillau	Königsberg
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken u. von Schwarzenacker nach Hassel), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zweigb. über Speyer nach Germersheim), Ludwigshafen und Frankenthal
b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigbahn nach Maximiliansau)
c. Neustadt-Dürkheimer	Neustadt	Deidesheim
49 Rheinische	Köln	Düren (Zweigbahn über Euskirchen nach Mechernich) und Aachen; Neuß, Osterrath (Zweigbahn nach Essen), Crefeld, Geldern und Cleve; Bonn, Ahrweiler, Koblenz (Zweigbahn nach Oberlahnstein)
50 Schleswigsche	Rendsburg	Klosterkrug, Oster-Ohrstedt (Zweigb. nach Tönning), Flensburg, Tingleff, Rothenkrug, Woyens (Zweigbahn nach Hadersleben)
51 Taunus-E.	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigbahn nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
52 a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigbahn nach Leipzig), Weißenfels (Zweigbahn nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach
b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
53 Tilsit-Insterburger	Tilsit	Szillen und Grünheide
54 Aussig-Teplitzer	Aussig	Türmitz, Karbitz, Mariaschein (14 Zweigbahnen nach Kohlengruben)
55 Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschan und Taus
56 Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz und Tetschitz
57 Buschtêh-rader: a. Kralup-Kladno	Kralup	Brandeisl
57 Buschtêh-rader: b. Prag-Wejhybka	Prag	Rossel
57 Buschtêh-rader: c. Pferde-Bahn	Wejhybka	Rinholec
58 Galizische Carl-Ludwigs-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigb. nach Wieliczka), Podleze (Zweigbahn nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow und Przemysl
59 Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
60 Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf (Zweigb. nach Stockerau), Gänserndorf (Zweigb. nach Marchegg), Lundenburg (Zweigb. nach Brünn), Prerau (Zweigb. nach Olmütz), Schönbrunn (Zweigbahn nach Troppau), Ostrau (Zweigb. nach Wittowitz), Oderberg (Zweigb. nach Annaberg), Dziedzitz (Zweigb. nach Bielitz), Trzebinia (Zweigb. nach Myslowitz), Szczakowa (Zweigb. nach Granica)
61 Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zweigbahn nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigbahn nach Gmunden), Vöcklabruck und Frankenmarkt
61 Kaiserin Elisabeth: b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Oberndorf, Lest, Kerschbaum, Angern und Holkau
62 Mohacs-Fünfkirchener	d. Kohlengr. bei Fünfkirchen	Ueszög und Villany
63 a. Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhm.-Trüban, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
b. Oesterreichische südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pest, Czegled, Szegedin, Temesvar und Jassenova (Zweigb. nach Oravitza)
c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L., Wieselburg und Raab
64 a. Südbahn, Oesterreichische	Wien	Mödling (Zweigb. nach Laxenburg), Wiener-Neustadt (Zweigb. nach Oedenburg), Bruck a. M., Graz, Marburg (Flügelb. nach Villach), Cilli, Steinbrück (Flügelbahn über Agram nach Sissek einer- und Carlstadt andererseits), Laibach und Nabresina
64 a. Südbahn, Oesterreichische	Pragerhof	Gr. Kanizsa (Flügelbahn nach Oedenburg) und Stuhlweißenburg
b. Nordtiroler	Innsbruck	Hall, Schwaz, Brixlegg und Wörgl
65 Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigb. nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
66 Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok (Flügelb. nach Arad), Püspök-Ladany (Flügelb. nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
67 Turnau-Kralup-Prager	Turnau	Münchengrätz und Jungbunzlau
68 Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
69 Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
70 a. Warschau-Wiener	Warschau	Skiernewice (Zwgb. nach Lowicz), Rokicin, Petrikau, Radomsk u. Zabkowice (Zwgb. nach Granica)
b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Ostrów und Wloclawek

8	9	
nach	In die Bahn münden (innerhalb ihrer Endpunkte):	
der Grenze bei Hanau	bei Vebra die Vebra-Hanauer, bei Gunterehausen die Main-Weser-Bahn u. bei Kassel die Hannoversche Südbahn	37
Dresden	bei Riesa die Königl. Sächsische westliche Staats-E., bei Roederau die Berlin-Anhaltische E., bei Pristewitz die Zweigbahn nach Großenhain	38
Fürth	bei Fürther Kreuzung (Muggenhof) die Königl. Bayerische Staatsbahn	39
Büchen		40a
Hamburg		- b
Leipzig	bei Cöthen die Berlin-Anhaltische u. Cothen-Wegeleben, bei Halle die Berlin-Anhaltische, Thüringische u. Halle-Kasseler E.	41
Thale	bei Oschersleben die Herzogl. Braunschweigsche E.	42a
Wittenberge		- b
Wegeleben		- c
Rostock		43
Neisse		44
Hansdorf		45
Tarnowitz		46
Bartenstein	bei Königsberg die Königl. Preuß. Ostbahn	47
d. Bayer.-Hess. Gr. bei Worms	bei Neustadt die Pfälzische Maximilians- und die Neustadt-Dürkheimer E.	48a
Weißenburg		- b
Dürkheim		- c
Herbesthal u. Eupen	bei Aachen die Aachen-Mastrichter, bei Aachen und Neuß die Bergisch-Märkische (Linie Aachen-Düsseldorf)	
Nymwegen u. Zevenaar	bei Crefeld die Bergisch-Märkische (Linie Ruhrort-Crefeld)	49
Bingerbrück		
d. Schlesw.-Jütischen Gr.	bei Klosterkrug die Zweigbahn nach Schleswig	50
Biebrich u. Wiesbaden	bei der Haltestelle Biebricher Curve die Nassauische E.	51
Gerstungen	bei Erfurt die Zweigb. nach Ilversgehofen, bei Frottstedt die Pferdebahn nach Walterehausen, bei Eisenach die Werra-E.	52a
Coburg u. Sonneberg		- b
Insterburg		53
Teplitz		54
Furth am Walde		55
Segen Gottes u. Zbeschau	bei Ober-Gerspitz die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	56
Kladno		57a
Weißhykta		- b
Lana (Pine)		- c
Lemberg		58
Köflach	bei Oberdorf mehrere Kohlenzweigbahnen	59
Krakau	bei Oderberg (Preuß. Grenze bei Annaberg) die Pr. Wilhelmsbahn, bei Oswiecim die Oberschlesische E.	60
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	bei Linz die Pferdebahn nach Budweis	61a
Budweis		- b
Mohacs		62
der Böhm.-Sächsischen Gr.	bei Pardubitz die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, bei Kralup die Buschtehrader und Turnau-Kralup-Prager E., bei Aussig die Aussig-Teplitzer E.	63a
Bazias	bei Czegled die Theißbahn	- b
Neu-Szöny		- c
Triest	bei Graz die Graz-Köflacher, bei Nabresina die Venetianische Linie	
Ofen und Neu-Szöny		64a
Aussig		- b
Reichenberg i. B.	bei Turnau die Turnau-Kralup-Prager E.	65
Raschau		66
Kralup		67
Mastricht	bei Lüttich die Nord-belge E.	68
d. Preuß. Gr. bei Emmerich	bei Utrecht die Niederländische Central-E., bei Arnheim die Niederländische Staats-E., bei Zevenaar die Rheinische E.	69
d. Preuß. Gr. b. Sosnowice	bei Koluszky die Lodzer Fabrikbahn	70a
d. Preuß. Gr. bei Otloczyn		- b

	I. Staatsbahnen.	10	11		12				13	14	
		Länge der Bahn	a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge		Mittlerer Jahresdurchschnitt		In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig	
		Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter).	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer	Meilen.	Meilen.	Kilometer
1	Badische	95,34	718,07	—	—	95,34	718,07	80,40	608,50	96,7	37,31	281,04
2	Bayerische (u. gepcht. Zweigb.)	177,124	1334,104	5,240	41,604	213,483	1607,934	210,526	1585,641	213,273	18,452	142,0
3	Bebra-Hanauer	7,5	56,49	—	—	7,5	56,49	3,19	23,50	7,5	—	—
4	Braunschweigische	33,19	249,98	—	1,72	34,91	262,94	34,52	260,0	33,8 u. 1,75*	11,09	83,53
5	Friedrich-Franz-E.	11,68	87,97	—	—	11,68	87,97	—	—	11,6	—	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	111,39	838,99	1,72*	10,27	119,94	903,39	—	—	—	48,80	367,56
7	Main-Neckar	11,62	87,52	—	—	11,62	87,52	—	—	11,62	10,25	77,20
8	Main-Weser	26,60	200,32	—	—	26,60	200,32	—	—	27*	26,60	200,32
9	Nassauische	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	—	—	25,14	—	—
10	a. Niederschlesisch-Märkische	51,62	388,801	—	—	51,62	388,801	—	—	51,8	51,31	386,47
	b. Schlesische Gebirgsbahn	13,19	99,35	—	—	13,19	99,35	12,21	92,42	13,2	—	—
11	Preuß. Ostbahn	111,85	842,45	—	—	111,85	842,45	109,97	828,29	109,56	18,25	137,42
12	Saarbrücker	18,614	140,20	—	0,94	19,554	147,28	19,44	146,42	19,55	4,26	32,84
13	Westfälische	33,91*	255,41	0,61	—	33,30	250,82	—	—	33,32	3,26	25,31
14	Sächsische östliche	22,29	167,89	—	3,43	25,72	193,72	—	—	26,39	22,32	168,12
15	Sächsische westliche	66,28	499,22	—	3,16	69,44	523,02	68,63	518,43	70,2	39,58	298,12
16	Württembergische	74,46	560,88	0,09	0,49	74,86	563,84	—	—	74,86	19,30	145,42
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische	70,14	528,29	—	—*	70,14	528,29	69,75	525,36	71,61*	16,44	123,93
18	a. Gößnitz-Geraer	4,62	34,80	—	—	4,62	34,80	—	—	4,6	0,03	0,23
	b. Greiz-Brunner	1,36	10,24	—	—	1,36	10,24	—	—	1,4	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—
20	a. Oberschlesische	36,06	271,60	2,0	—	34,06*	256,54	—	—	33,2 resp. 34,06*	26,06	196,28
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,44	209,69	—	—	27,44	209,69	—	—	27,9	—	—
	c. Stargard-Posener	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,7	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	16,00*	120,518	—	—	16,0	120,518	—	—	16,17*	—	—
22	Wilhelms-Bahn	22,76	171,43	0,10	2,08	24,74	186,34	—	—	24,74	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
23	Aachen-Mastrichter	8,68	65,37	—	3,72	12,40	93,40	—	—	12,4	0,75	5,65
24	Alberts-Bahn (a. Hauptbahn / b. Zweigbahn)	1,81 / 3,30	13,63 / 24,86	— / —	— / —	5,11	38,49	—	—	2,0 / 3,2	0,29 / —	2,18 / —
25	Altona-Kieler	30,9	232,74	—	0,6	31,5	237,26	26,04	196,13	31,5	13,52	101,83
26	Bayerische Ostbahnen	82,5	621,39	1,1	—	81,4	613,10	81,3	612,35	81,5	1,2	9,04
27	Berlin-Anhaltische	47,398	357,0	—	1,745	49,143	370,145	—	—	50,5*	17,636	132,836
28	a. Berlin-Hamburger	37,63	283,43	—	2,09	39,72	299,17	—	—	40,0	36,15	272,26
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	—	1,83	13,784
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	19,54	147,17	—	—	19,54	147,17	—	—	20,0	18,91	142,43
30	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche)	22,43 / 22,83 / 30,43	168,94 / 171,96 / 229,20	— / — / —	— / — / —	22,49* / 22,90* / 30,47*	169,39 / 171,73 / 229,50	— / — / —	— / — / —	22,49 / 22,80 / 30,47	10,73 / — / —	80,82 / — / —
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	172,445	—	—	22,895	172,445	—	—	22,9	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	3,99	24,808	—	2,17	5,46	41,126	—	—	5,55	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,50	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	24,39*	183,72	—	—	24,39	183,72	—	—	25,94	5,23	39,40
35	Homburger	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	72,324	544,744	2,107	—	70,217	528,874	—	—	70,217	39,939	301,272

15

Der Betrieb ist eröffnet

a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am	
12. September 1840 .	1. November 1866 . .	1
1. Juni 1838 . . .	1. Juli 1866 . . .	2
22. Januar 1866 . .	1. Oktober 1866 . .	3
1. Dezember 1838* .	10. Oktober 1865 . .	4
. . . . .	15. November 1864 . .	5
19. Mai 1844 . . .	15. März 1864 . . .	6
22. Juni 1846 . . .	1. August 1846 . . .	7
19. Dezember 1849 . .	15. Mai 1852 . .	8
11. August 1856* . .	10. Januar 1863 . .	9
23. Oktober 1842 .	15. Oktober 1846 . .	10a
20. September 1865	20. August 1866 . . .	- b
27. Juli 1851* . . .	1. Oktober 1866 . .	11
15. September 1850* .	29. August 1861 . . .	12
4. Oktober 1850* . .	10. Oktober 1865 . .	13
1. August 1848* . .	11. August 1862 . .	14
19. September 1842* .	1. Februar 1866 . .	15
22. Oktober 1845* . .	1. November 1864* .	16
20. Dezember 1838* .	7. November 1866 . .	17
. . . . .	28. Dezember 1865 . .	18a
. . . . .	23. Oktober 1865 . .	- b
. . . . .	10. Juni 1848 . . .	19a
. . . . .	1. Dezember 1859 . .	- b
22. Mai 1842 . . .	16. März 1863 . . .	20a
29. Oktober 1856 . .	18. Mai 1858 . . .	- b
10. August 1847 . . .	10. August 1848 . . .	- c
15. Juli 1858 . . .	26. Mai 1860 . . .	21
1. Januar 1846* . .	16. August 1865 . . .	22
27. Januar 1853 . .	1. Oktober 1856 . .	23
. . . . .	28. Juni 1855 . . .	24a
. . . . .	1. April 1857 . . .	- b
18. September 1844* .	16. Juli 1866 . . .	25
3. November 1858 . .	15. Oktober 1865 . .	26
1. September 1840* .	(3. August 1859 . . . . Leopoldsb. 1. Novbr. 1863)	27
15. Oktober 1846 . .	15. Dezember 1846 . .	28a
. . . . .	17. Mai 1842 . . .	- b
22. September 1838 .	7. August 1846* . .	29
1. August 1842 . . .	1. Mai 1846 . . .	30a
. . . . .	1. Juni 1859 . . .	- b
16. März 1863 . . .	1. November 1863 .	- c
20. Oktober 1843 . .	1. November 1858 . .	31
10. September 1848 .	22. Juni 1854 . . .	32
19. Juli 1845 . . .	15. Oktober 1857 . .	33
23. März 1853* . . .	3. Januar 1863 . .	34
. . . . .	10. September 1860 .	35
20. Dezember 1845 . .	12. Januar 1862* . .	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	10		11		12				13	14	
		Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 10) sind doppelgeleisig	
								Mittlerer Jahresdurchschnitt				
		Meilen (à 2000 Klafter = 7532 Meter).	Kilometer.	Meilen	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	Meilen	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,20	144,61	—	0,62	19,82	149,28	—	—	20,25	1,85	13,92
38	Leipzig-Dresdener . . .	19,15	144,24	—	—	19,15	144,24	18,17	136,86	19,0	15,33	115,46
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	14,6	109,97	—	—	14,6	109,97	—	—	14,6	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	17,82	134,22	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,5	15,77	118,78
42	a. Magdeburg-Halberstädter	11,65	87,75	—	—	11,65	87,75	—	—	11,75	5,05	38,04
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3*	107,71	—	—	14,3	107,71	—	—	14,3*	0,10	0,75
	c. Cöthen-Wegelebener . .	11,17	84,13	—	—	11,17	84,13	—	—	10,1 resp. 11,2*	—	—
43	Mecklenburgische	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3	—	—
44	Neisse-Brieger	5,83	43,91	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	9,50	71,55	—	—	9,50	71,55	—	—	9,5	—	—
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	10,12	76,22	—	—	10,12	76,22	—	—	10,3	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	13,67	102,96	—	—	13,67	102,96	8,12	61,16	13,67	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	21,05 22,93	158,60 172,73	—	—	21,05 22,93	158,60 172,73	— 21,23	— 159,90	21,1 23,3	16,70	125,78
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	62,96	—	—	8,36	62,96	—	—	8,3	—	—
	c Neustadt-Dürkheimer .	2,065	15,55	—	—	2,065	15,55	—	—	2,1	—	—
49	Rheinische	64,02	482,20	—	2,55	66,57	501,40	63,02	474,67	66,5	23,37	176,02
50	Schleswigsche	26,37	198,62	—	—	26,37	198,62	24,05	181,14	26,5	—	—
51	Taunus-E.	6,72	50,618	—	—	6,72	50,618	—	—	6,72*	3,73	28,09
52	a. Thüringische	37,26	280,64	—	—	37,26	280,64	—	—	37,5	22,10	166,44
	b. Werra-E.	19,02	150,04	—	2,72	22,64	170,52	—	—	22,75	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	7,16	53,93	—	—	7,16	53,93	—	—	7,1	—	—
54	Aussig-Teplitzer { a. Hauptb. .	2,42	18,227	—	—	3,52	26,51	—	—	3,0	—	—
	{ b. Zweigb. .	1,10	8,285	—	—							
55	Böhmische Westbahn . .	25,77	194,1	—	0,89	26,66	200,80	—	—	27,19	—	—
56	Brünn-Rossitzer	3,75	28,245	—	—	3,75	28,245	—	—	3,0	—	—
57	Buschtêh- { a. Kralup-Kladno .	3,73	28,09	—	0,41*	4,14	31,18	—	—	3,5	—	—
	rader { b. Prag-Wejhybka	3,26	24,55	—	—	3,26	24,55	—	—	3,30	—	—
	{ c. Pferde-Bahn .	4,20	31,64	—	—	4,20	31,64	—	—	4,20	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B. .	46,81	352,54	—	—	46,81	352,54	—	—	47,5	—	—
59	Graz-Köflacher	5,31	40,0	—	—	5,31	40,0	—	—	5,5	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	80,77	608,36	0,43	—	80,34	605,12	—	—	82,5	23,0	173,24
61	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn .	57,47	432,86	0,73	0,21	56,93	428,80	—	—	56,5	5,05	38,01
	Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	17,37	130,83	—	—	17,37	130,83	—	—	17,37	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	63,81	480,62	1,50	—	62,31	469,31	—	—	62,44	10,60	79,84
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15	0,53	4,14
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	20,93	157,64	—	—	20,93	157,64	—	—	21,23	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	203,43	1532,23	—	—	203,43	1532,23	—	—	207,0	61,64	464,29
	b. Nordtiroler	10,04	75,62	0,29	—	9,75	73,44	—	—	10,0	—	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	26,18	197,19	—	—	26,18	197,19	—	—	27,0	—	—
66	Theiß Bahn	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	79,06	0,56	4,21
67	Turnau-Kralup-Prager . .	11,52	86,81	—	—	11,52	86,81	—	—	11,5	—	—
68	Lüttich-Mastrichter . . .	3,86	29,07	—	—	3,86	29,07	—	—	3,18	3,86	29,07
69	Niederländische Rhein-E. .	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,5	15,71	118,32
70	a. Warschau-Wiener . .	46,4	349,48	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	18,7	140,84	—	—	18,7	140,84	—	—	18,7	—	—

15

Der Betrieb ist eröffnet

a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am	
10. April 1848 . . .	25. September 1849 .	37
24. April 1837 . . .	14. Mai 1866* . . .	38
. . . . .	7. Dezember 1835 . .	39
16. Oktober 1851* . .	1. August 1865 . . .	40
19. Juni 1839 . . .	18. August 1840 . . . Zweigbahn 12. Mai 1857	41
15. Juli 1843 . . .	2. Juli 1862* . . .	42a
7. Juli 1849 . . .	25. Oktober 1851 . .	- b
1. September 1846* .	10. Oktober 1865 . .	- c
1. Mai 1847 . . .	13. Mai 1850 . . .	43
25. Juli 1847 . . .	26. November 1848 . .	44
. . . . .	1. November 1846 . .	45
16. Februar 1857 . .	24. Januar 1858 . .	46
11. September 1865 .	24. September 1866 .	47
11. Juni 1847 . . .	14. März 1864 . . . 26. November 1866* .	48a
18. Juli 1855 . . .	28. November 1855 . . Zweigb. 14. März 1864	- b
. . . . .	6. Mai 1865 . . .	- c
2. August 1839 . . .	1. September 1866 .	49
25. Oktober 1854* . .	2. November 1866 . .	50
26. September 1839 .	3. August 1840 . . . Zweigb. 22. Mai 1847	51
6. Juni 1846 . . .	19. März 1859 . . .	52a
2. November 1858 . .	20. Januar 1859 . .	- b
. . . . .	16. Juni 1865 . . .	53
. . . . .	20. Mai 1858* . . .	54
15. Oktober 1861 . .	2. April 1863 . . .	55
2. Januar 1856 . .	10. August 1862 . .	56
5. November 1855 . .	30. Juli 1856 . . .	57a
im Jahre 1833 . . .	1. November 1863 . .	- b
	im Jahre 1836 . . .	- c
20. Februar 1856 . .	5. November 1861 . .	58
. . . . .	3. April 1860 . . .	59
6. Januar 1838 . .	1. Januar 1858 . .	60
15. Dezember 1858 . .	1. September 1861 .	61a
. . . . .	1. Mai 1836 . . .	- b
1. Dezember 1854 . .	1. Dezember 1858 . .	62
24. August 1845 . . .	8. April 1851 . . .	63a
16 Juli 1846 . . .	20. Juli 1858 . . .	- b
13. September 1846 .	11. August 1856 . . .	- c
im Jahre 1841 . . .	21. September 1865 .	64a
. . . . .	25. November 1858 .	- b
4. November 1857 .	1. Mai 1859 . . .	65
23. November 1857 .	14. August 1860 . . .	66
. . . . .	15. Oktober 1865 . .	67
. . . . .	24. November 1861 . .	68
28. Dezember 1843* .	15. Februar 1856 . .	69
im Juni 1845 . . .	im April 1848 . . .	70a
1. Dezember 1861 . .	4. Dezember 1862 . .	- b

Abſchnitt B.

Bahnbeſchreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beſchreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten ſind in der Statiſtik pro 1863 Kol. 16—75 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

		76	77	78	79					
					II. Anlage=					
					Verwendet sind für:					
					Bahnkörper					
	I. Staatsbahnen.	Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	200 007	4 693 671	8 529 502	in Kol. 79a	192 370	3 031 105	in Kol. 79d	2 595 045
2	Bayerische { a. Staatsbahnen	—	272 878	10 148 542	16 533 583	" " 79a	673 723	in Kol. 79a	2 924 242	9 850 274
	Bayerische { b. gepcht. Zweigb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bebra-Hanauer	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	—	in Kol. 85	880 257	3 563 658	in Kol. 79a	in Kol. 79a	178 788	in Kol. 79f	1 014 261
5	Friedrich-Franz-E.	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
	Hannoversche { v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
7	Main-Neckar	—	292 064	992 719	842 920	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	995 177
8	Main-Weser	—	40 460	2 291 385	3 419 357	" " 79f	" " 82	" " 79f	" " 79f	1 652 061
9	Nassauische	—	in Kol. 85	2 598 070	2 669 666	" " 79c	36 678	111 206	2 566 410	in Kol. 79c
10	a. Niederschlesisch-Märkische	20 975 000*	111 000	2 818 221	3 033 262	" " 79a	84 370	438 292	in Kol. 79f	3 130 224
	b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	1 293 660	2 770 973	5 434 973	in Kol. 79a	95 961	440 411	1 570 348	7 805 490*
12	Saarbrücker	—	in Kol. 85	1 175 413	2 629 037	112 385	41 761	150 246	in Kol. 79f	1 103 680
13	Westfälische	—	222 064*	1 211 077	2 911 092	322 953	92 186	73 761	79f	2 314 711
14	Sächsische östliche	—	54 901	1 692 773	11 080 429	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a
15	Sächsische westliche	—	99 646	2 248 656	27 595 313	" " 79a	" " 79a	" " 79a	79a	" " 79a
16	Württembergische	—	194 437	5 612 954	7 741 233	1 067 811	318 242	136 016	4 680 440	" " 79c
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	78 000 000	in Kol. 85	5 617 467	7 785 738	in Kolonne 79a mitenthalten.	in Kol. 82	1 015 939	3 659 124	in Kol. 79c
18	a. Gößnitz-Geraer	1 597 100	15 387	247 590	916 321		in Kol. 79a enth.	in Kol. 79a enth.	in Kol. 79a enth.	—
	b. Greiz-Brunner	394 000	9627	41 484	230 558					—
19	a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8347	227 138	1 840 337					in Kol. 79a
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	227 565	2 707 017					" " 79a
20	a. Oberschlesische	27 753 100*	in Kol. 85 enth.	884 440	1 563 123		170 022	in Kol. 79c	in Kol. 79f	1 455 905
	b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000		587 983	732 208		844	121 575	202 073	1 493 313
	c. Stargard-Posener	7 300 000		240 642	518 082	34 156	1669	50 663	in Kol. 79f	411 588
21	Rhein-Nahe-E.	18 000 000		2 153 319	3 541 456	550 570	29 520	63 414	541 866	1 872 306
22	Wilhelms-Bahn	9 500 000	24 333	347 473	1 457 851	in Kol. 79a	—	103 629	in Kol. 79f	519 068
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	5 550 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	2 400 000	10 519	226 978	273 883	in Kol. 79c	in Kol. 79c	in Kol. 79c	569 094	in Kol. 79c
25	Altona-Kieler	6 295 000	165 254*	445 395	1 117 621*	" " 79a	" " 79a	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	165 466	3 409 738	4 184 529	" " 79a	33 817	" " 79f		3 507 493
27	Berlin-Anhaltische	15 500 000	334 105	1 280 221	1 685 088	90 528	36 260	189 053		1 471 701
28	a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 157 394	1 793 956	109 781	51 880	42 340		1 422 999
	b. Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227		191 752
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg.	14 866 400	54 350	1 896 016	826 568	163 482	—	68 158	in Kolonne 79f enth.	1 717 784
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	8 801 000	21 896	480 875	1 131 598	47 182	12 078	19 460	256 650	539 875
	Berlin-Stettiner { b. Hinterpommer.	11 500 000	34 956	206 879	1 481 859	82 527	8161	52 664	338 722	492 753
	Berlin-Stettiner { c. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 85	115 576	1 669 623	in Kol. 79a	26 466	90 342	355 188*	119 264
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	10 500 000	21 248	1 055 449	1 194 396		17 313	261 951	437 581	—
32	Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	572 494*	142 035		16 953*	in Kol. 79c	25 946	90 617
33	Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	9444	212 254	196 432	in Kol. 80	in Kol. 80	" " 80	in Kol. 80	—
34	Hessische Ludwigs-E.	16 857 142	109 612	1 803 934	1 283 634	177 399*	75 552	43 526	408 800	1 615 827
35	Homburger	1 600 000	28 571	290 827	438 948	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	75 274 500*	1 402 105	4 595 579	7 313 615	" " 79a	144 744	379 230	" " 79f	8 207 265

	80	81		82	83	84	85	86	87	

Kapital.

Verwendet sind für:

8. Tunnels. Thlr	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.). Thlr.	Signal-Vorrichtungen. a. optische. Thlr.	Signal-Vorrichtungen. b. electro-magnetische Thlr	Bahnhöfe und Wärterhäuser. Thlr	Sonstige Anlagen: (z. B. fortificatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.) Thlr	Betriebsmittel. Thlr.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.) Thlr	Summe des verwendeten Anlage Kapitals. Thlr	Das Anlage Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Thlr.	
2 106 648	11 124 640	—	—	5 305 078	959 457	7 733 668	1 253 627	47 724 818*	557 788*	74 059*	1
952 178	21 308 729	in Kol. 82	in Kol. 82	8 379 394	—	11 541 097	3 432 024	86 016 664	491 293*	65 227*	2a
—	—	—	—	—	—	—	—	11 342 857*	280 417	37 230	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	3
—	3 625 803	in Kol. 81b	46 246	999 507	—	1 280 534	827 246	12 416 300	374 098	49 669	4
—	—	—	—	—	—	—	—	3 888 000	332 877	44 197	5
—	—	—	—	—	—	8 834 124	—	56 099 530*	467 730*	62 099*	6
—	—	—	—	—	—	9 994 370	—	56 171 088*	468 327*	62 178*	
—	1 832 883	—	—	1 422 143	—	655 779	—	7 033 685	605 309	80 364	7
—	4 617 123	in Kol. 82	in Kol. 82	2 201 459	in Kol. 82	1 210 988	636 967	16 069 800	604 128	80 208	8
1 722 475	2 648 352	" " 81b	82 477	1 474 468	269 920	1 758 368	2 428 067	18 366 157	732 303	97 237	9
—	9 636 722	" " 82	in Kol. 82	4 250 624	335 128*	8 008 386	2 918 230*	34 764 459	673 469	89 415	10a
—	—	—	—	—	—	—	—	5 300 000*	401 820	53 348	- b
—	10 491 909	in Kol. 81b	962 565	5 732 871	402 369	7 173 259	2 447 089	46 621 878	416 825	55 341	11
705 224	2 971 236	" " 81b	84 970*	1 787 876	8567	2 983 417	732 197	14 486 009	778 232	103 324	12
929 906	3 603 978	" " 81b	187 354	1 459 008	171 360	1 910 231	702 504	16 112 185	475 144	63 083	13
in Kol. 79a	in Kol. 79a	" " 79a	in Kol. 79a	1 417 411	—	2 180 824	662 240	17 088 578*	766 648	101 784	14
" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a	3 619 065	—	6 096 594	1 583 606	41 242 880*	622 252	82 614	15
1 813 576	9 052 414	" " 81b	12 465	5 334 383	483 854	5 180 842	2 025 961	43 654 661	586 283	77 833	16
2 186 715	10 389 979	in Kol. 83	in Kol. 83	4 382 656	2 110 925	9 334 801	6 164 517	52 647 861	750 611	99 657	17
—	in Kolonne 79a	" " 79a	in Kolonne 79a	129 305	—	—	139 293	1 447 896	313 397	41 609	18a
—		" " 79a		52 787	—	46 564	12 980	394 000	289 706	38 463	- b
—		" " 79a		216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	600 537	79 730	19a
—		" " 79a		329 583	—	248 391	102 193	3 623 301*	1 020 648	135 501	- b
—	5 716 261	" " 81b	115 978	1 922 351	258 433	5 124 081	1 500 596*	18 711 190*	529 312	70 275	20a
—	2 671 040	16 009	49 708	1 635 019	187 705	1 407 035	3 052 663	12 157 175	436 680	57 977	- b
—	2 271 141	in Kol. 81b	79 978	655 680	115 470	1 459 736	800 824	6 639 629	293 399	38 954	- c
1 561 354	2 352 230	" " 81b	116 128*	656 364	354 939	1 454 216	1 006 992	16 254 674	1 015 917	134 873	21
689 120	1 945 971	—	4315	785 303	82 709	1 580 730	1 300 205	8 840 707	388 432	51 570	22
—	—	in Kol. 81b	23 568	—	11 047	734 154	—	5 550 000	639 475	84 901	23
—	544 925	" " 79c	in Kol. 79c	135 383	—	711 406	29 054	2 501 242	489 480	64 987	24
—	1 407 405	" " 80	5364	1 151 044	—	762 874	368 910*	5 423 867*	290 357	38 550	25
in Kol. 79f	8 319 441	—	88 887	3 014 717	—	4 762 632	4 105 855*	31 592 375	382 940	50 842	26
—	5 439 710	65 272	26 879	1 480 034	455 453	1 610 020	1 335 676	15 500 000	327 018	43 417	27
—	3 816 286	in Kol. 81b	108 457	1 907 550	—	1 581 084	1 137 860	13 969 336	371 229	49 287	28a
—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	1 099 522	145 979	- b
—	3 862 745	27 402	33 997	1 503 137	111 226	2 708 617	2 447 490	15 420 972	789 200	104 783	29
8300	2 982 706	8799	28 692	1 419 897	123 704	1 446 093	725 907	9 253 712*	412 560	54 775	30a
—	2 467 842	15 644	37 096	1 241 697	87 104	1 337 603	1 431 202	9 316 709	408 091	51 180	- b
—	3 177 325	in Kol. 81b	251 158*	1 339 844	487 738	1 559 532	942 145	10 134 201	333 033	44 216	- c
—	2 179 712	" " 81b	92 015	1 077 294	533 718	2 267 957	690 896	9 829 530	429 330	57 001	31
—	491 311	6765	in Kol. 81a	234 610	75 949*	458 217*	133 116	2 260 496	687 081	91 220	32
—	235 757	in Kol. 80	" " 80	176 506	18 770	89 460	107 067	1 045 690	232 376	30 852	33
—	3 064 185	—	32 655	1 360 154	913 488	2 298 309	703 757	13 890 852	569 531	75 609	34
—	320 958	—	5678	150 263	45 696	149 385	161 617	1 591 943	660 557	87 700	35
1 269 821	10 714 119	in Kol. 81b	183 067	4 982 118	1 450 593	13 090 485	11 393 243	65 125 984*	900 475*	119 553*	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	76	77	78	79					
					II. Anlage=					
					Verwendet sind für:					
					Bahnkörper					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wegeübergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	11 600 000	205 648	912 162	4 430 757	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
38	Leipzig-Dresdener . . .	9 000 000*	in Kol. 85*	in Kol. 79a	7 743 291*	" " 79a	" " 79a	" " 79a		" " 79a
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	2353	19 931	14 924*	593	2827	875	in Kol. 79a	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6 858 000	40 044	918 542	1 230 496	139 960	30 162	57 324	430 744	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9 200 000	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80	in Kol. 80
42	a. Magdeburg-Halberstädter	6 600 000	—	446 967	340 113	9641	2467	64 283	132 536	" " 79a
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	6 500 000	91 858*	375 446	474 709	in Kol. 79a	43 305	in Kol. 79e	in Kol. 79f	1 855 509
	c. Cöthen-Wegelebener . .	6 000 000	—	381 952	455 059	" " 79a	3706	23 443	70 151	348 489
43	Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 605
44	Neisse-Brieger	1 200 000	7181	122 559	201 862	in Kol. 79a	in Kol. 82	27 297	50 783	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	2 500 000	9166	148 555	198 646	66	639	8192	106 548	205 978
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	2 500 000	64 634	117 853	159 388	20 479	31	26 130	49 004	110 541
47	Ostpreußische Südbahn . .	13 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	11 295 543	130 575	1 296 587	1 540 827	in Kol. 79a	3350	37 296	466 041	in Kol. 79e
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	67 750	528 732	396 686	" " 79a	1544	34 500	171 213	
	c. Neustadt-Dürkheimer .	828 571	11 112	274 937	150 635	7888	1591	4115	45 455	
49	Rheinische	51 050 000	1 572 986	6 912 824	4 622 328	in Kol. 79a	165 173	401 665	938 302	3 521 30
50	Schleswigsche	10 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	2 342 857	5495	378 513	1 320 720 / 81 546*	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
52	a. Thüringische	20 900 000	60 400	2 267 699	3 220 076	266 834	11 029	667 467	410 914	2 219 251
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
53	Tilsit-Insterburger . . .	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	2 200 000	29 050	250 094	779 694	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
55	Böhmische Westbahn . .	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 789	35 186	562 397	747 126
56	Brünn-Rossitzer	1 761 600	—*	—	—	—	—	—	—	—
57	Buschtëhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn .	1 848 000	44 959 / —	103 288 / 69 161	359 173 / 78 268	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	— / —
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	24 000 000	350 873	1 083 024	9 663 225	in	in	in	in	in Kol. 79a
59	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	118 436	254 966	28 147	5597	20 066	48 968	77 022
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	58 228 724	176 089	2 552 268	10 346 264	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	—*	851 059* / —*	2 821 331 / —	12 834 702 / —	262 004 / —	" " 79e / —	" 79e / —	832 543 / —	6 265 67 / —
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	4 535 310*	207 605	147 035	950 849	6944	23 296	5324	355 310	82 428
63	a. Oesterreichische nördliche .	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .		—*	—	—	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Nordtiroler									
65	Süd-Norddeutsche . . .	14 000 000*	122 500	734 533	2 519 706	349 841	17 367	105 217	in Kol. 79f	2 418 373
66	Theiß-Bahn	37 800 000	6 210 845*	548 198	2 034 563	15	in Kol. 79d	260 070	" " 79f	949 175
67	Turnau-Kralup-Prager . .	4 666 667	85 683	161 854	857 595	12 263	18 000	20 500	222 000	450 000
68	Lüttich-Mastrichter . . .	2 933 333	in Kol. 79a*	in Kol. 79a	2 111 910*	in Kolonne 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a	in Kol. 79a
69	Niederländische Rhein-E. .	18 857 143	" " 79a	2 151 425*	8 276 711		" " 79a	" " 79a	" " 79a	" " 79a
70	a. Warschau-Wiener . .	11 200 000*	10 130	37 794	304 471		8307	9710	217 093	—
	b. Warschau-Bromberger .	5 886 000	27 703	79 032	840 625		12 957	101 000	in Kol. 79f	501 000

	80	81		82	83	84	85	86	87	
Kapital.										
	Verwendet sind für:									
	Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen. a. optische.	Signal-Vorrichtungen. b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortificatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.)	Betriebsmittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
	in Kol. 79a	2 282 169	in Kol. 82	in Kol. 82	791 639	—	992 841	1 777 948	11 393 164	*593 394*	*78 783*	37
	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	1 189 596	in Kol. 82	1 886 323	439 157	11 258 367*	*587 904*	*78 054*	38
	—	31 352	—	—*	13 377	—	30 302	7792	124 326	*124 326**	*20 618*	39
	—	1 233 665	in Kol. 81b	43 083	954 061	199 884	758 520	629 980	6 666 465	*456 607*	*60 621*	40
	in Kol. 80	5 163 833	" " 80	26 891	1 285 844	37 904	2 455 682	—	8 970 154	*503 376*	*66 832*	41
	—	1 321 273	" " 81b	42 761	836 562	37 116	1 473 278	244 647	4 951 644	*425 034*	*56 430*	42a
	—	1 390 679	" " 81b	39 649*	396 867	138 651	628 162	829 950	6 264 836	*438 100*	*58 164*	- b
	—	870 876	" " 82	in Kol. 82	473 661	43 197	1 310 920	623 140	4 604 594	*412 229*	*54 733*	- c
	—	1 425 466	" " 81b	96 732	574 803	—	725 193*	1 115 916	6 298 000	*326 829*	*43 393*	43
	—	326 839	1492	7113	89 909	27 873	214 405	122 687	1 200 000	*205 761*	*27 320*	44
	—	765 398	8870	5071	244 743	—	442 025	353 536	2 497 433	*262 888*	*34 905*	45
	—	1 064 304	20 336*	14 765	165 304	35 240	423 077	232 465	2 503 551	*247 386*	*32 845*	46
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	47
	397 648	1 753 810	in Kol. 81b	20 786	1 014 182	108 452	2 274 656	2 457 321	11 301 531	*492 871*	*65 437*	48a
	—	773 442	" " 81b	7358	289 710	230 529	652 830	387 277	3 541 571	*423 633*	*56 244*	- b
	—	134 880	—	1897	75 144	35 769	54 350	174 259	972 032*	*470 718*	*62 396*	- c
	2 179 549	9 374 552	in Kol. 81b	398 159	4 037 056	2 354 733	6 361 839	3 016 204	45 855 676	*716 271*	*95 097*	49
	—	—	—	—	—	—	—	—	7 137 610*	*270 672*	*35 936*	50
	—	in Kol. 79a	—	7994	454 384	176 335	666 642	101 223	3 192 852*	*475 127*	*63 077*	51
	198 946	4 974 057	7243	79 665	1 534 186	142 013	2 400 089	2 440 131	20 900 000	*560 923*	*74 472*	52a
	157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	8 256 900	*414 503*	*55 032*	- b
	—	—	—	—	—	—	—	—	2 889 000*	*403 492*	*53 570*	53
	—	582 340	2339	2127	248 733	45 315	489 287	50 359	2 479 338	*704 357*	*93 515*	54
	—	3 179 288	9808	5640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	16 000 000*	*620 877*	*82 431*	55
	—	—	—	—	—	—	—	—	1 789 245	*477 132*	*63 347*	56
	—	526 993	in Kolonne 82	in Kolonne 82	165 280	21 227	308 308	51 829	1 581 057	*423 876*	*56 277*	57a
	—	242 097			65 840	2146	124 104	10 583	454 746	*139 492*	*18 520*	- b
									137 453	*32 727*	*4345*	- c
	—	6 912 421			3 294 937	306 968	4 540 840	1 706 601*	27 858 889	*595 149*	*79 023*	58
	53 326	599 006	1989	3333	218 313	29 509	186 873	334 792	1 980 343	*372 946*	*49 508*	59
	in Kol. 79a	16 512 551	in Kol. 80	in Kol. 80	8 151 911	—	12 293 352	3 340 816	53 373 251	*660 805*	*87 733*	60
	500 500	9 763 346	15 542	118 107	7 229 957	—	5 567 311	5 697 159	52 759 236	*918 031*	*121 885*	61a
	—	—	—	—	—	—	—	—	3 005 933*	*173 053*	*22 976*	- b
	—	1 407 789	3822	7946	341 734	6928	545 794	442 506	4 535 310	*561 300*	*74 520*	62
	—	—	—	—	—	—	7 822 690	—	40 211 465	*630 175*	*83 666*	63a
	—	—	—	—	—	—	9 735 484	—	39 701 928	*430 840*	*57 202*	- b
	—	—	—	—	—	—	1 978 427	—	9 967 046	*476 209*	*63 225*	- c
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	64
	608 387	3 260 514	11 659	20 733	1 003 911	194 521	1 776 380	839 709	13 983 354*	*534 123*	*70 913*	65
	—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	4 083 481	1 012 633	28 099 718	*363 468*	*48 256*	66
	—	1 345 885	1950	4737	390 213	—	408 308	264 933	4 243 921	*368 332*	*48 902*	67
	—	in Kol. 79a	in Kol. 79a	2179	in Kol. 79a	in Kol. 79a	218 402	in Kol. 79a	2 332 491	*604 272*	*80 240*	68
	—	2 941 342	" " 79a	in Kol. 79a	" " 79a	" " 79a	2 784 781	578 658	16 732 917	*771 102*	*102 377*	69
	—	3 044 230	" " 81b	15 594	760 764	2310	2 385 437	339 963	7 135 803	*153 788*	*20 418*	70a
	—	1 836 000	" " 81b	47 894	781 940	7260	1 103 750	621 469	5 960 630*	*318 750*	*42 319*	- b

(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**

	I. Staatsbahnen.	88 Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1865. Thlr.	b. im Betriebs-Jahre 1866. Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	—	—	—	—	—	3 217 092	1 131 548
5	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	—	—	—	—	—	1 228 117 / 1 331 143	103 026 / —
7	Main-Neckar	—	—	—	—	—	754 095	102 362
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	999 162	163 198
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—
10	a. Niederschlesisch-Märkische	10 000 000	4 175 000*	6 800 000	10 000 000	4	4 956 148*	264 861*
	b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	957 999	233 218
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	235 532	209 914
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	524 048	679 597
16	Württembergische	—	—	—	—	—	1 785 239	106 546
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische	20 000 000	—	58 000 000*	18 000 000*	3½	283 154	—
18	a. Gößnitz-Geraer	1 597 100*	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	373 665	20 335	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	2 000 000	—	500 000	—	—	85 497	512
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	3 750 000	4	—	—
20	a. Oberschlesische	12 606 200	—	15 146 900	2 400 000	3½	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	5 000 000	3½	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	8 250 000*	4½	—	—
22	Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	4 133 250	—	—	199 992	—
	b) in Privatverwaltung.							
23	Aachen-Mastrichter	2 750 000	—	2 800 000	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	900 000	—	1 500 000	—	—	140 337*	—
25	Altona-Kieler	3 075 000*	—	3 220 000	—	—	631 937*	59 901*
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	34 285 714	4½	—	—
27	Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	7 000 000	—	—	364 716	18 500
28	a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	—	—	2 796 516*	301 488*
	b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5 000 000	—	9 866 400	—	—	30 422	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	8 001 000	—	800 000	—	—	972 507	37 057*
	b. Hinterpommer.	—	—	11 500 000	11 500 000	3½*	—	—
	c. Vorpommersche	—	—	12 000 000	12 000 000	4½	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	5 400 000	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	10 367	—
34	Hessische Ludwigs-E.	10 000 000	—	6 857 142	—	—	—	—
35	Homburger	914 286*	—	685 714	—	—	4514	2866
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	26 000 000	—	49 274 500	—*	—	2 424 202	292 056

	II. Privatbahnen. (Forts.)	88 (Fortf.) II. Anlage-Kapital. Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 76) bestehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 86 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1865. Thlr.	b. im Betriebs-Jahre 1866. Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	8 000 000	—	3 600 000	—	—	269 418	47 919
38	Leipzig-Dresdener . . .	5 000 000*	—	4 000 000	—	—	1 613 436	75 475*
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—	—	147 276	14 089*
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6 158 000	—	700 000	—	—	192 096	43 010
41	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	3 500 000	—	5 700 000	—	—	471 054	143 566
42	a. Magdeburg-Halberstädter	3 400 000	—	3 200 000	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	—	—	—	—
	c. Cöthener-Wegelebener .	—	—	6 000 000	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	—	—	261 583	58 627
44	Neiße-Brieger	1 100 000	—	100 000	—	—	288 656	52 967
45	Niederschlesische Zweigbahn .	1 412 200	87 800	1 000 000	—	—	3 812	6 483
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	2 500 000	—	—	—	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	6 500 000	6 500 000	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	6 662 286	—	4 633 257	6 662 286	4	166 359	73 272
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 371 428	—	—	3 371 428	4 ½	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	828 571	—	—	828 571	4	—	—
49	Rheinische	26 130 750*	969 250	23 950 000*	4 000 000*	3½, 4, 4½	700 258	—
50	Schleswigsche	5 000 000	—	5 000 000	—	—	—	—
51	Taunus-E.	1 714 286	—	628 571*	—	—	—*	—
52	a. Thüringische	9 000 000	—	11 900 000	—	—	586 502*	71 211
	b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	8 000 000*	4*	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	1 400 000	—	800 000	—	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	8 000 000	—	8 000 000	16 000 000	5,₂	—	—
56	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	—	—	—	—
57	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn.	1 848 000	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000	14 000 000	5,₂	—	—
59	Graz-Köflacher	2 133 333	—	800 000*	—	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	42 993 724	—	15 235 000*	—	—	—	—
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.	20 971 902	—	34 832 967*	—*	5,₂	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—*	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche. b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer . .	53 333 333	—	53 333 333	66 666 666	5,₂	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler	100 000 000	—	155 596 889*	—*	—*	—	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	10 500 000	—	3 500 000*	12 600 000	5,₂	—	—
66	Theiß-Bahn	16 800 000	—	21 000 000*	28 514 621	5,₂	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager . .	2 666 667	—	2 000 000	—	—	—	—
68	Lüttich-Mastrichter . . .	1 333 333	—	1 600 000	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	13 714 286	—	5 142 857	5 142 857*	4 ½	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	10 000 000	—	1 200 000	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	5 886 000	—	—	5 886 000	4 ½	—	—

Abſchnitt C.

Transportmittel.

I. Bestand der

	I. Staatsbahnen.	91 a. 4- rädrige.	91 b. 6- rädrige.	91 c. 8- rädrige.	91 d. Tender-Lokomotiven.	91 e. zusammen.	92 pro Meile Bahnlänge.	92 pro Kilometer Bahnlänge.	93 a. gekuppelt.	93 b. mit Expansion versehen.	93 c. ohne Expansion versehen.	93 d. mit Kondensation versehen.	94 Tender.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.
1	Badische	20	134	36	6	196	2,06	0,27	86	196	—	—	190
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	348	—	—	348	1,63	0,22	275	234	114	109	348
3	Bebra-Hanauer	—	6	—	—	6	0,40	0,11	6	—	6	6	6
4	Braunschweigische	8	68	—	4	80	2,32	0,31	63	80	—	—	76
5	Friedrich-Franz-E.	—	12	—	—	12	1,03	0,14	12	—	12	—	12
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66.)	—	203	—	19	222	1,85	0,25	172	222	—	221	188
	Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66.)	—	204	—	20	224	1,87	0,25	177	224	—	223	188
7	Main-Neckar	—	30	—	—	30	2,33*	0,31	8	30	—	—	29
8	Main-Weser	—	54	—	—	54	2,03	0,27	51	51	—	33	44
9	Nassauische	—	36	—	2	38	1,32	0,20	28	38	—	—	36
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	174	—	4	178	2,78	0,37	114	178	—	48	174
11	Preuß. Ostbahn	—	157	—	—	157*	1,40	0,19	72	157	—	77	157
12	Saarbrücker	—	54	—	3	57	2,92	0,39	49	57	—	48	57
13	Westfälische	—	55	—	—	55	1,65	0,22	50	46	9	—	55
14	Sächsische östliche	—	60	—	—	60*	2,33	0,31	57	59	1	1	53
15	Sächsische westliche	—	147	—	20	167*	2,27*	0,30	167	167	—	—	127*
16	Württembergische	—	12	133	1	146	1,95	0,26	146	146	—	80	145
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.												
17	Bergisch-Märkische	—	200	6	10	216	3,04	0,41	193	216	—	12	203
18	a. Gößnitz-Geraer	—+	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	2	—	—	2	1,47	0,20	2	2	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—	7	—	—	7	1,55	0,21	7	7	—	—	6
	b. Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5
20	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	—	146	—	6	152	2,46	0,33	133	152	—	105	146
	c. Stargard-Posener	—	30	—	—	30	1,33	0,18	17	29	1	20	30
21	Rhein-Nahe-E.	—	30	—	—	30	1,88	0,25	27	1	29	24	30
22	Wilhelms-Bahn	—	26	—	—	26	1,05	0,14	21	16	10	—	26
	b) in Privatverwaltung.												
23	Aachen-Mastrichter	—	18	—	—	18	1,43	0,19	14	18	—	5	18
24	Alberts-Bahn	—	5	—	5	10	1,96	0,26	10	10	—	—	5
25	Altona-Kieler	—	24	—	6	30	0,95	0,13	18	30	—	30	21
26	Bayerische Ostbahnen	—	99	—	—	99	1,22	0,16	75	99	—	—	99
27	Berlin-Anhaltische	—	75	—	—	75	1,53	0,20	35	72	3	—	75
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	5	86	—	2	93	2,34	0,31	53	93	—	53	91
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	52	—	—	52	2,66	0,35	26	26	26	—	52
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	49	—	—	49	2,18	0,29	45	49	—	49	49
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	30	—	—	30	0,93	0,13	21	30	—	24	30
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	39	—	—	39	1,703	0,226	39	39	—	—	40
32	Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	2,92	0,26	3	11	—	—	11
33	Glückstadt-Elmshorner	—	4	—	—	4	0,89	0,12	3	4	—	3	4
34	Hessische Ludwigs-E.	—	60	—	2	62*	2,39*	0,32	30	62	—	—	60
35	Homburger	—	4	—	—	4	1,66	0,22	4	4	—	—	4
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	256	—	38	295	4,20	0,56	224	295	—	—	257
	zu übertragen	34	2836	175	128	3173	. . . . .						
	Dazu ab 6 Hannover pro II. Quartal 66	—	1	—	1	2							

Firma der

95	1. Borsig in Berlin.	2. Maffei in Grafing bei München.	3. Waldenburg (A. Kirchel) in Württemb.	4. Wien (Sigl u. Haber) Maschinenfabrik in Wien.	5. Hartmann in Chemnitz.	6. Egestorff in Linden bei Hannover.	7. Maschinenfabrik der Oesterreichisch. Staats-B.-G.	8. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt.	9. Günther in Wiener-Neustadt.	10. Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe.
	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.
1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	136
2	.	305	.	.	14	.	.	.	.	.
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	.	.	.	.	.	71	.	.	.	.
5	.	.	.	.	12	.	.	.	.	.
6	12	.	.	.	.	146	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
8	.	.	5	.	.	6	.	.	.	.
9	.	.	32	.	.	.	.	.	.	.
10	120	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	105	.	.	.	.	3	.	.	.	.
12	32	.	.	.	.	.	.	.	.	22
13	39	.	.	.	.	5	.	.	.	.
14	.	.	.	.	43	.	.	.	.	.
15	22	.	.	.	134	.	.	.	.	.
16	.	3	132	.	.	.	.	.	.	.
17	132	.	20	.	.	.	.	.	.	.
18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.
19	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.
20	112	.	.	.	.	.	.	14	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21	27	.	.	.	.	.	.	.	.	3
22	16	.	.	.	.	.	.	2	.	.
23	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.
25	.	.	.	.	.	16	.	.	.	.
26	.	99	.	.	.	.	.	.	.	.
27	71	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	85	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	42	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	34	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
33	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	.	60	.	.	.	.	.	.	.	.
35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	234	.	.	.	18	.	22	.	.	4
	1187	467	189	.	240	247	22	16	.	175
	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.

Digitized by Google

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

Borsig in Berlin in Moabit.	E. Keßler in Carlsruhe.	G. Hoppert in Berlin.	Breslau und Cosel in Kand.	Maschinenfabrik „Wulkan“ in Stettin.	Sharp und Comp. in Manchester.	Stephenson in Newcastle.	Maschinenfabrik in Grafenstaden.	J. Maffei in München.	A. u. G. Harkorten in Neuwied.	Wilson in York.	B. Norris in Philadelphia.	Werkstätte d. Berlin-Hamburger Eis.-Bahn-Gesellschaft.	Unionsgießerei Königsberg.	Kanada-Werke in Biebenbach	Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien.	L. Maffei in Breslau.	Werkstätte der Taunus-Eis.	Werkstätte der Württemberg. gischen E. in Eßlingen.	Regnier, Pezerat in Rouen, Thomasset u. Cameron in Creil.	Peter, Hoyer und Comp. in Mannheim.	A. Meyer und Comp. in Varnes bei Bikerfeld.	Eisenwerks-Hauptgesellschaft in Gaalenabt.	Penmant in Pittsb.	Forster in Liverpool.	Turner Grand in Marlon.	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Schichau in Elbing.	Rheinische Maschinenbau-Gesellschaft.	Werkstätte der Wilhelms-Bahn in Mastricht.	Hamburg-Magdeb. Dampfschiffahrts-Komp. in Hamburg.	Jacobi, Haniel und Huyssen in Duisburg.	Maschinenfabrik in Jorge bei Braunschweig.	Goodrich in Lowell i. Massach.	Hartmann und Huser in Hainichen.	Washington Hoge in Virginia.	Tabaudt-Werkstatt in Braunschweig.	Werkstätte der Magdeburg-Leipziger E.-G.	Central-Werkstätte der Main-Neckar-E.	Mannias, Harris u. Comp. in York.	
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	
.	19	.	.	.	.	8	20	5	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1
.	21	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3
.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	4
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
6	6	19	12	.	13	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
.	10	.	6	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	7
.	21	.	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8
.	4	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
6	.	25	4	8	1	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10
.	.	36	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12
.	.	5	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13
1	.	2	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14
.	2	3	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15
.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16
16	12	6	2	23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	17
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	5	.	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20ab
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21
.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	22
10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	24
3	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26
.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	27
.	.	.	.	.	4	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	29
.	.	.	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30a
.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	31
.	4	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	32
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34
.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35
9	7	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36
55	112	110	64	93	26	52	20	13	12	8	6	10	9	.	.	8	.	5	.	5	2	4	3	.	2	.	.	2	.	2	.	1	1	1	1	1	1	.	1	.	
			1																																				

II. Privatbahnen. (Forts.)

		91				92		93				94	95									
		I. Bestand der																				
		Lokomotiven						Davon sind					Firma der									
		a. 4ᵃ rädrige.	b. 6ᵃ rädrige.	c. 8ᵃ rädrige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation versehen.	Länder.	K. Borsig in Berlin	F. Maffei in Hirschau bei München	Maschinenfabrik G. Kessler in Esslingen	Wien-Gloggnitzer Maschinenfabrik in Wien.	R. Hartmann in Chemnitz	Egestorff in Linden bei Hannover.	Maschinenfabrik der Oesterreichisch-Staats-G.-B.	Sigl in Wien und Wiener-Neustadt.	Wöhlert in Wien-Neustadt.	Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahnbedarf.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	übertragen	34	2837	175	129	3175								1187	467	189	.	240	248	22	16	.	175
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	34	6	—	40	2,02	0,27	40	40	—	38	35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Leipzig-Dresdener . . .	—	60	—	—	60	3,13	0,41	28	60	—	60	60	13	.	10	.	5	.	.	.	.	.
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	4	—	—	4	5,0	0,68	—	4	—	—	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	20	—	—	20	1,37	0,18	10	20	—	12	20	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	52	—	—	52	2,69	0,36	43	50	2	6	52	40	.	.	.	.	6	.	.	.	4
42	a. Magdeburg-Halberstädter	—	37	—	4	41	3,52	0,47	9	29	12	—	41	41	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	24	—	1	25	1,73	0,23	20	25	—	7	24	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Cöthen-Wegelebener . .	—	23	—	—	23	2,06	0,27	—	16	7	—	23	11	.	4	.	.	.	.	.	.	.
43	Mecklenburgische	—	23	—	3	26	1,35	0,18	9	26	—	—	23	23	.	.	.	.	2	.	.	.	.
44	Neisse-Brieger	—	8	—	—	8	1,29	0,17	5	8	—	5	7	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
45	Niederschlesische Zweigbahn .	—	11	—	..	11*	1,16	0,15	11	11	—	—	12	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	10	—	—	10	0,99	0,13	10	10	—	—	10	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	7	—	—	7	0,51	0,07	5	7	—	—	7	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	47	—	—	47	2,21	0,30	28	47	—	—	46	.	28	6	.	.	.	.	.	.	.
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	—	15	1,79	0,24	8	15	—	—	15	.	8	7	.	.	.	.	.	.	.
	c. Neustadt-Dürkheimer .	—	3	—	—	3	1,45	0,19	2	3	—	—	3	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.
49	Rheinische	—	128	—	23	151	2,39	0,32	86	149	2	38	128	121	.	.	.	.	.	.	.	.	15
50	Schleswigsche	—	16	3	—	19	0,72	0,10	16	19	—	—	12	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.
51	Tönnes-E.	—	17	—	2	19	2,93	0,37	7	19	—	—	17	.	.	1	.	.	.	.	.	.	8
52	a. Thüringische	—	81	—	—	81	2,17	0,29	74	81	—	2	81	62	8	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Werra-E.	—	28	—	—	28	1,34	0,16	12	28	—	—	24	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.
53	Tilsit-Insterburger . . .	—	5	—	—	5	0,70	0,09	5	5	—	—	5	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.
54	Aussig-Teplitzer	—	6	—	—	6	1,70	0,23	6	6	—	—	6	5	.	.	.	.	.	.	1	.	.
55	Böhmische Westbahn . .	—	27	—	—	27	1,01	0,13	27	27	—	—	27	.	4	.	.	.	.	23	.	.	.
56	Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,33	0,177	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.
57	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka. c. Pferde-Bahn. .	—	3	—	5	8	1,08	0,14	8	8	—	—	3	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	67	—	—	67	1,43	0,19	67	67	—	—	67	3	.	.	.	.	.	.	46	18	.
59	Graz-Köflacher	—	2	5	—	7	1,32	0,18	7	—	7	—	7	.	.	.	.	.	.	7	.	.	.
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	—	206	16	—	222	2,76	0,36	216	222	—	—	239	12	30	.	118	.	.	.	36	2	.
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.	—	89	—	14	103*	1,81	0,24	103	103	—	14	80	.	.	.	.	.	.	36	14	44	.
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	2	6	—	8	0,99	0,13	8	8	—	—	8	.	.	.	.	.	.	6	.	2	.
63	a. Oesterreichische nördliche .	—	52	72	36	160	2,57	0,34	135	160	—	—	124	.	6	14	27	.	.	43	.	21	.
	b. Oesterreichische südöstliche	—	108	10*	49	167	1,81	0,24	155	167	—	—	122	.	22	.	36	.	.	40	.	58	.
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	8	11	4	23	1,10	0,15	23	23	—	—	19	.	.	.	8	.	.	15	.	.	.
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	241	42	51	334	1,61	0,22	334	334	—	—	283	.	6	76	124	.	.	.	47	59	.
	b. Nordtiroler	—	5	—	10	15	1,54	0,20	10	15	—	—	5	.	2	8	.	.	.	.	.	.	.
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	28	12	—	40	1,53	0,20	40	40	—	—	40	.	12	.	.	28	.	.	.	.	.
66	Theiß-Bahn	—	77	—	—	77	1,0	0,13	73	77	—	—	77	.	.	.	.	.	.	60	.	13	.
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—	10	—	—	10	0,87	0,115	10	10	—	—	8	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	5	—	—	5	1,29	0,17	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
69	Niederländische Rhein-E. .	—	51	—	—	51	2,19	0,29	45	51	—	6	51	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
70	a. Warschau-Wiener . .	—	74	—	—	74	1,59	0,21	55	2	72	—	74	14	.	.	.	.	.	.	38	.	.
	b. Warschau-Bromberger .	—	18	—	—	18	0,96	0,13	10	—	18	—	18	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summa	34	4574	358	331	5297	.	.	.	.	.	.	.	1680	597	316	313	273	256	241	231	217	200

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

| Zeile | Borsig in Berlin | Egells in Berlin | Wöhlert in Berlin | Schwartzkopff in Berlin | Hoppe in Berlin | Pflug in Berlin | Schichau in Elbing | Maschinenbau-A.-G. vorm. Eßlingen | Maffei in München | Krauß & Comp. in München | Kessler in Esslingen | Maschinenfabrik Esslingen | Hartmann in Chemnitz | Sächs. Maschinenfabrik in Chemnitz | Richard Hartmann in Chemnitz | Kraus & Comp. in München | Krauß & Comp. in München | Maffei & Schwartzkopff-Hoppe in Berlin | Borsig in Tegel | Orenstein & Koppel in Berlin | Arnold Jung in Jungenthal | Hanomag in Hannover | Henschel & Sohn in Cassel | Schwartzkopff in Berlin | Union in Berlin | Vulcan in Stettin | Breslauer Actien-Gesellschaft | Linke-Hofmann-Werke in Breslau | Breslauer Maschinenbau-A.-G. vorm. Gottfried Schneider | Königsberger Maschinenbau-A.-G. | Union in Königsberg | Elbinger Metallwaaren-Fabrik | Ludwig Stuckenholz in Wuppertal | Actien-Gesellschaft Weser in Bremen | Bremer Gesellschaft | Vulcan in Bremen | Norddeutsche Maschinenbau-Anstalt in Bremen | Flensburger Schiffbau-Gesellschaft | Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft | Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft | Werkstätte der Main-Weser-Bahn in Gießen | Werkstätte der Taunus-Eisenbahn in Wiesbaden | Werkstätte der Pfälzischen Ludwigsbahn in Saarbrücken | Werkstätte der Pfälzischen Maxbahn in Ludwigshafen | Werkstätte der Ludwigsbahn in Nürnberg | Werkstätte der Bayerischen Staatsbahn in Augsburg | Werkstätte der Bayerischen Staatsbahn in Freilassing | Werkstätte der Bayerischen Staatsbahn in Rosenheim | Werkstätte der Bayerischen Staatsbahn in Regensburg | Werkstätte der Bayerischen Staatsbahn in Hof | Werkstätte der Bayerischen Staatsbahn in Lindau | Werkstätte der Bayerischen Staatsbahn in Kempten | Werkstätte der Bayerischen Staatsbahn in Rosenheim

	96				97			98					99		
	(Forts.) **I. Bestand der**														
	Personenwagen:				Achsen unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich		
I. Staatsbahnen.	a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	a.		b.
	4-	6- rädrige.	8	zusammen.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	I.	II.	III. Klasse.	IV.	zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	pro Achse
	Anzahl.			Anz.	Anz.	Anz.			Klasse.			Anz.	Plätze.		Platz.
1 Badische	574	61	2	637	1339	14,01	1,86	1734	6540	17 630	--	25 904	271,70	36,07	19,35
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	539	456	1	996	2449	11,46	1,52	1896	10116	23 155	—	35 167	164,73	21,87	14,36
3 Bebra-Hanauer	24	21	—	45	111	14,80	1,96	84	432	1640		2156	287,47	38,20	19,43
4 Braunschweigische	3	111	—	114*	339	9,82	1,30	324	1308	3911	-	5543	160,57	21,32	16,35
5 Friedrich-Franz E.	33	—	—	33	66	5,63	0,75	64	316	856	-	1236	105,52	14,03	18,73
6 Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	—	345	—	345*	1035	8,63	1,15	770	3720	10 158	--	14 648	122,12	16,21	14,15
{ v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	—	360	—	360*	1080	9,0	1,20	860	4078	10 158	—	15 096	125,80	16,78	13,98
7 Main-Neckar	38	62	—	100	262	20,37*	2,70	324	1154	2590	—	4068	316,33*	41,99	15,52
8 Main-Weser	34	88	—	122	332	12,45	1,66	276	1448	3740	--	5464	205,41	27,38	16,46
9 Nassauische	140	—	—	140	280	11,16	1,48	528	1028	3080	--	4636	184,83	24,54	16,55
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	71	189	1	261	713	11,16	1,48	550	2426	5684	4248	12 908	202,06	26,83	18,10
11 Preuß. Ostbahn	25	250	—	275*	800	7,13	0,95	618	3472	6820	3552	14 462	129,30	17,17	18,08
12 Saarbrücker	82	—	—	82	164	8,39	1,11	218	528	1650	1125	3521	180,10	23,91	21,81
13 Westfälische	6	66	—	72	210	6,31	0,84	186	768	1870	952	3776	113,39	15,05	17,97
14 Sächsische östliche	52	88	—	140	368	14,31	1,90	363	1202	4280		5845	227,23	30,17	15,86
15 Sächsische westliche	237	81	—	318*	717	9,76*	1,30	498	3088	7460	--	11 046	150,39*	19,97	15,41
16 Württembergische	43	—	291	334	1250	16,69	2,21	710	5576	14 480	--	20 776	277,33	36,83	16,62
II. Privatbahnen															
a) unter Staatsverwaltg.															
17 Bergisch-Märkische	95	164	—	259*	682	9,96*	1,33	770	2526	5660	5040	13 996	204,50*	27,19	20,50
18 a. Gößnitz Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	7,35	0,98	12	40	110	—	162	119,12	15,82	16,18
19 a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,66	16,61
b. Zittau Reichenberger	14	—	—	14	28	7,89	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,36	18,43
20 a. Oberschlesische	55	119	—	174	467	7,85*	1,04	362	1548	3925	2823	8658	145,54*	19,33	18,54
b. Breslau-Posen-Glogauer															
c. Stargard-Posener	—	46	—	46	138	6,10	0,81	126	584	1140	675	2525	111,56	14,81	18,08
21 Rhein-Nahe E.	40	—	—	40	80	5,0	0,66	95	264	1380	—	1739	108,69	14,43	21,74
22 Wilhelms-Bahn	3	22	—	25	72	3,07	0,41	48	174	620	600	1442	61,47	8,16	20,03
b) in Privatverwaltung.															
23 Aachen-Mastrichter	—	24	—	24	72	5,80	0,77	114	264	860	—	1238	99,84	13,25	17,28
24 Alberts-Bahn	6	13	—	19	51	28,15*	3,74*	32	168	500	120	820	453,04*	60,15*	16,08
25 Altona-Kieler	32	47	—	79	205	6,51	0,86	178	840	2766	—	3784	120,13	15,95	18,45
26 Bayerische Ostbahnen	313	—	—	313	626	7,69	1,02	612	2496	8300	—	11 408	140,12	18,60	18,22
27 Berlin-Anhaltische	45	95	—	140	375	7,63	1,01	474	1648	3840	—	5962	121,32	16,10	15,88
28 a. Berlin-Hamburger	—	174	—	174	522	13,14	1,74	342	1992	5420	1656	9410	236,91	31,45	18,04
b. Hamburg-Bergedorfer															
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5	130	—	135	400	20,47	2,72	435	1424	3474	1500	6833	349,69	46,43	17,09
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	19	72	—	91	254	11,25	1,50	168	912	2390	1250	4720	209,87	27,86	18,59
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	50	—	50	150	6,58	0,87	60	544	1680	550	2834	124,30	16,50	18,89
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	95	—	95*	285	9,33	1,24	108	880	2860	1350	5198	170,60	22,65	18,24
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	27	67	1	95	259	11,31	1,50	90	764	2730	1000	4584	200,21	26,58	17,69
32 Frankfurt-Hanauer	44	5	—	49	105	18,86	2,50	100	420	1260	—	1780	326,0	43,28	17,29
33 Glückstadt-Elmshorner	—	6	—	6	18	4,0	0,53	14	56	260	—	330	73,33	9,73	18,33
34 Hessische Ludwigs-E.	130	21	—	151*	323	12,46*	1,65	382	1322	4670	—	6374	245,91*	32,65	19,72
35 Homburger	34	—	—	34	68	28,21	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,89	17,56
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	52	153	—	205*	563	8,02	1,07	567	1972	4210	5020	11 769	167,61	22,25	20,90

100	101	102	103

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.		
4-	6-	8-	zu-	über-	pro	pro	4rädrige		6rädrige		8rädrige		zusam-	über-	pro	pro Kilo-	
rädrige.			sammen.	haupt.	Meile	Kilometer	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	men.	haupt.	Meile	meter	
Anzahl.			Anz.	Anzahl.			Anzahl.						Anz.	Anzahl.			
97	15	—	112	239	2,51	0,33	1262	969	45	236	—	—	2512	5305	55,64	7,39	1
237	—	—	237	474	2,22	0,29	2267	1880	833	637	—	—	5617	12 704	59,50	7,90	2
—	6	—	6	18	2,40	0,32	106	75	—	—	—	—	181	362	48,27	6,41	3
—	31	—	31*	93	2,69	0,36	607	498	30	—	8	47	1190	2520	73,0	9,69	4
4	—	—	4	8	0,69	0,09	50	110	—	—	—	—	160	320	27,40	3,64	5
—	88	—	88*	264	2,20	0,29	2899	1154	111	10	34	317	4525	9873	82,32	10,93	6
—	88	—	88*	264	2,20	0,29	2939	1161	111	10	34	317	4572	9967	83,10	11,03	
20	10	—	30	70	5,44*	0,72	103	164	—	10	—	—	277	564	43,85*	5,82	7
5	20	—	25	70	2,63	0,35	336	324	—	—	—	9	669	1356	50,98	6,77	8
21	—	—	21	42	1,67	0,22	926	97	—	—	—	—	1023	2046	81,58	10,83	9
30	28	—	58	144	2,26	0,30	2258	1188	162	21	41	87	3757	7953	124,45	16,53	10
—	56	—	56	168	1,50	0,20	668	1461	91	229	—	—	2449	5218	46,65	6,19	11
26	—	—	26	52	2,66	0,35	1688	368	—	—	—	—	2056	4112	210,33	27,93	12
—	33	—	33	99	2,97	0,39	961	267	—	26	3	6	1263	2570	77,18	10,25	13
i. K. 102b	i. K. 102d	—	in Kol. 102	in Kol. 103a		in Kol. 103b	in Kol. 103b						1059	530	53	18	—
- 102c	—	—	- - 102	- - 103a		- - 103b	- - 103b						4872	1182	—	1	4
6	—	44	50	188	2,31	0,33	927	694	—	—	125	346	2092	5126	68,47	9,09	16
58	37	—	95*	227	3,32*	0,44	6107	958	67	34	30	—	7196	14 553	207,18	27,55	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	8	5,95	0,78	- b
i. K. 102b	—	—	in Kol. 102	in Kol. 103a		in Kol. 103b	in Kol. 103b						50	18	—	2	—
- 102c	—	—	- - 102	- - 103a		- - 103b	- - 103b						79	34	—	—	—
16	30	—	46	122	2,05*	0,27	2145	793	1062	113	50	—	4163	9601	155,11	20,59	20a u. b
—	13	—	13	39	1,73	0,23	115	216	3	48	4	1	387	835	36,90	4,90	- c
8	—	—	8	16	1,0	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,75	9,53	21
2	9	—	11	31	1,32	0,18	841	130	14	3	2	2	992	2009	81,20	10,78	22
3	6	—	9	24	1,94	0,26	239	139	—	—	2	—	380	764	61,61	8,18	23
—	—	—	—	—	—	—	675	10	—	—	—	—	685	1370	268,10	35,60	24
11	—	—	11	22	0,70	0,09	174	304	—	—	2	4	484	980	31,11	4,13	25
64	—	—	64	128	1,39	0,21	852	825	—	—	—	—	1677	3354	41,20	5,47	26
12	9	—	21	51	1,03	0,13	715	362	30	52	5	25	1189	2520	51,28	6,81	27
3	23	—	26	75	1,39	0,25	180	426	84	335	17	115	1157	2997	75,43	10,02	28
—	46	—	46	138	7,06	0,94	381	161	27	205	—	1	775	1784	91,3	12,12	29
4	15	—	19	53	2,36	0,31	107	182	10	60	34	67	460	1192	53,0	7,04	30a
—	12	—	12	36	1,38	0,21	134	126	42	30	—	—	332	736	32,28	4,29	- b
10	6	—	16	38	1,25	0,17	343	216	—	—	—	—	559	1118	36,69	4,87	- c
12	—	2	14	32	1,32	0,18	833	177	21	3	87	2	1123	2448	106,92	14,19	31
6	—	—	6	12	2,20	0,29	51	45	—	—	—	—	96	192	35,16	4,67	32
1	—	—	1	2	0,44	0,06	13	21	—	—	—	—	34	68	15,11	2,01	33
45*	8	—	53*	114	4,40*	0,58	425	296	—	—	—	—	721*	1442	55,63*	7,38	34
3	—	—	3	6	2,49	0,33	16	5	—	—	—	—	21	42	17,43	2,31	35
23	40	—	63*	166	2,36	0,31	5322	783	375	254	30	—	6764	14 217	202,47	26,88	36

(Forts.) **I. Bestand der**

II. Privatbahnen.
(Forts.)

		96				97			98					99	
		Personenwagen:				Achsen unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich	
		a. 4-	b. 6-	c. 8-	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	a. I. Klasse.	b. II.	c. III. Klasse.	d. IV.	e. zusammen.	a. pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
		rädrige. Anzahl.			Anz.	Anz.	Anz.		Plätze.					Plätze.		Plätze.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	56	—	56*	168	8,48	1,13	90	520	1930	—	2540	128,15	17,02	15,13
38	Leipzig-Dresdener . . .	82	70	—	152	374	19,53	2,59	234	1412	4642	—	6288	328,35	43,59	16,81
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	18	12	—	30	72	90,0	11,95	60	272	645	—	977	1221,25	162,14	13,57
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	51	—	51	153	10,44	1,39	122	592	1920	—	2634	180,41	23,95	17,23
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	83	49	—	132	313	16,11	2,15	198	970	3284	960	5412	279,55	37,11	17,27
42	a. Magdeburg-Halberstädter	2	84	—	86	256	21,97	2,92	156	832	2890	775	4653	399,40	53,03	18,16
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	38	—	38	114	8,0	1,06	84	344	1200	450	2078	145,31	19,29	18,21
	c. Cöthen-Wegelebener . .	2	38	—	40	118	11,56*	1,57*	72	336	1180	650	2238	224,92*	29,86*	18,97
43	Mecklenburgische	5	31	9	45	139	7,21	0,96	96	496	1600	—	2192	113,73	15,10	15,21
44	Neisse-Brieger	—	12	—	12	36	5,63	0,77	18	120	264	225	627	101,46	13,47	17,41
45	Niederschlesische Zweigbahn .	4	12	9	25	80	8,42	1,12	78	336	550	406	1370	144,21	19,15	17,12
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	5	—	5	15	1,48	0,20	40	40	96	132	308	30,43	4,04	20,53
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	20	—	20	60	4,39	0,59	18	256	620	240	1134	82,93	11,01	18,9
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	125	—	—	125	250	11,78	1,56	183	1114	2940	—	4237	199,58	26,30	16,91
	b. Pfälzische Maximiliansb.	34	—	—	34	68	8,13	1,08	78	264	700	—	1042	124,64	16,55	15,31
	c. Neustadt-Dürkheimer .	3	—	—	3	6	2,91	0,39	18	90	—	—	108	52,30	6,94	18,0
49	Rheinische	268	94	—	362	818	12,94	1,72	2136	4810	7460	644	15 050	238,81	31,71	18,41
50	Schleswigsche	39	—	—	39	78	2,96	0,39	82	248	1265	—	1595	60,49	8,03	20,41
51	Taunus-E.	98	22	—	120	262	38,99	5,176	522	1282	2490	—	4294	638,99	84,83	16,0
52	a. Thüringische	—	116	—	116*	348	9,34	1,24	304	1544	3924	—	5772	154,91	20,57	16,59
	b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,30	0,70	120	576	1320	—	2016	89,05	11,82	16,2
53	Tilsit-Insterburger . . .	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,7
54	Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	24,79*	3,29*	120	276	320	—	716	295,57*	39,29*	11,93
55	Böhmische Westbahn . .	80	—	—	80	160	6,0	0,80	114	912	2300	—	3326	125,9	16,36	20,73
56	Brünn-Rossitzer	4	2	—	6	14	3,73	0,495	12	64	152	—	228	60,80	8,07	16,3
57	Buschtěhrader	a. Kralup-Kladno .	8	—	3	11	28	3,76	0,50	48	88	204	170	510	68,91	9,15	18,2
		b. Prag-Weshybka	9	—	—	9	18	4,29	0,57	6	24	48	72	150	35,71	4,74	8,31
		c. Pferde-Bahn .														
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	66	38	—	104	246	5,25	0,70	264	1024	3380	—	4668	99,72	13,24	18,9
59	Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	9	145	416	—	570	107,34	14,25	16,76
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	383	1	—	384	769	9,50	1,27	864	3552	6016	—	10 432	129,85	17,24	13,5
61	Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn .	378	—	4	382*	772	13,56	1,80	723	2855	8752	—	12 330	216,54	28,76	15,97
		b. Pferde-Bahn .	29	—	—	29	58	3,34	0,44	—	76	187	—	263	15,14	2,01	4,53
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	10	—	—	10	20	2,47	0,33	18	112	184	—	314	38,86	5,16	15,7
63	a. Oesterreichische nördliche .	142	—	63	205	536	8,60	1,14	934	2742	4829	—	8505	136,49	18,12	15,91
	b. Oesterreichische südöstliche	178	1	74	253	655	7,11	0,93	954	3862	4952	—	9768	106,0	14,07	14,51
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	10	18	23	51	166	7,93	1,05	172	684	1600	—	2456	117,34	15,58	14,8
64	a. Südbahn, Oesterreichische	340	—	300	640	1880	9,24	1,23	2192	7192	17 586	—	26 970	132,58	17,60	14,31
	b. Nordtiroler	—	32	7	39*	124	12,12	1,69	144	588	1116	—	1848	189,54	25,16	15,0
65	Süd-Norddeutsche . . .	89	—	—	89	178	6,80	0,90	187	854	1500	510	3051	116,54	15,47	17,14
66	Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
67	Turnau-Kralup-Prager . .	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,25
68	Lüttich-Maastrichter . . .	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
69	Niederländische Rhein-E. .	167	—	—	167*	334	14,31	1,91	1284	2208	3774	—	7266	312,65	41,51	21,7
70	a. Warschau-Wiener . .	—	59	—	59*	177	3,91	0,51	184	916	1280	744	3124	67,33	8,94	17,8
	b. Warschau-Bromberger .	10	56	—	66	188	10,06	1,33	120	400	1520	1440	3480	186,09	24,71	18,51

100				101			102							103			

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.		
4-	6-	8-	zu-	über-	pro	pro	4rädrige		6rädrige		8rädrige		zusam-	über-	pro	pro	
	rädrige.		sammen.	haupt.	Meile	Kilometer	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	men.	haupt.	Meile	Kilometer	
Anzahl.			Zus	Anzahl.	Bahnlänge.		Anzahl.						Zus	Anzahl.	Bahnlänge.		
8	6	—	14*	34	1,72	0,23	247	82	—	—	—	8	337	690	34,92	4,62	37
14	—	—	14	28	1,46	0,19	563	296	159	139	—	7	1164	2640	137,93	18,30	38
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	2,50	0,33	39
7	2	—	9	20	1,37	0,18	86	117	33	23	2	—	261	582	39,56	5,29	40
—	10	—	10	30	1,55	0,21	771	543	—	8	5	58	1385	2904	150,0	19,91	41
—	20	—	20	60	5,15	0,68	405	155	10	160	—	25	755	1730	148,50	19,72	42a
—	4	—	4	12	0,84	0,11	64	100	13	79	2	—	258	612	42,80	5,68	- b
—	9	—	9	27	2,71*	0,36*	256	216	10	2	—	—	484	980	87,73	11,65	- c
4	4	—	8	20	1,04	0,14	126	83	7	30	17	62	325	845	43,85	5,69	43
—	3*	—	3	9	1,46	0,19	9	35	12	9	2	—	67	159	25,73	3,42	44
2	3	—	5	13	1,37	0,18	27	57	—	—	18	6	108	264	27,79	3,69	45
—	4	—	4	12	1,18	0,16	132	31	14	10	—	—	187	398	39,33	5,22	46
6	—	—	6	12	0,88	0,12	82	143	—	—	—	—	225	450	32,92	4,37	47
35	—	—	35	70	3,30	0,44	1388	255	27	—	—	—	1670	3367	158,39	21,03	48a
11	—	—	11	22	2,63	0,35	345	90	6	—	—	—	441	888	106,22	14,10	- b
3	—	—	3	6	2,91	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
79	8	—	87	182	2,89	0,38	2614	634	5	—	6	—	3259	6535	103,69	13,77	49
12	—	—	12	24	0,91	0,12	161	110	—	—	—	—	271	542	20,35	2,73	50
9	8	—	17	42	6,25	0,83	122	77	12	13	—	—	224	473	70,40	9,34	51
—	27	—	27*	81	2,17	0,29	773	771	14	4	—	36	1598	3286	88,19	11,71	52a
—	12	—	12	36	1,35	0,21	192	153	—	—	—	—	345	690	30,48	4,05	- b
4	—	—	4	8	1,12	0,15	48	90	—	—	—	—	138	276	38,35	5,12	53
3	—	—	3	6	2,48*	0,33*	255	12	—	—	—	—	267	534	151,70	20,14	54
12	—	—	12	24	0,90	0,12	580	194*	—	—	—	—	774	1548	58,96	7,71	55
2	—	—	2	4	1,06	0,14	94	4	—	—	—	—	98	196	52,27	6,94	56
4	—	—	4	8	1,98	0,14	160	2	—	—	—	—	162	324	43,76	5,81	57a u. b
4	—	—	4	8	1,90	0,25	107	—	—	—	—	—	107	214	50,95	6,76	- c
39	1	—	40	81	1,73	0,23	525	780	—	—	21	46	1372	2878	61,46	8,16	58
—	—	3	3	12	2,26	0,29	134	—	—	—	—	4	138	284	53,48	7,10	59
122*	—	—	122	244	3,04	0,41	2546*	2598*	—	—	110	217	5471	11 596	144,34	19,16	60
53	—	1	54*	110	1,93	0,26	713	1015	1	—	8	—	1737*	3491	61,32	8,14	61 a
4	—	—	4	8	0,46	0,03	562	144	—	—	29*	—	735	1528	87,96	11,68	- b
4	—	—	4	8	0,99	0,13	227	20	—	—	—	—	247	494	61,14	8,12	62
36	—	31	67	196	3,15	0,42	1243	460	31	—	297	547	2578	6875	110,33	14,65	63 a
82	5	12	99	227	2,46	0,33	688	1283	106	80	334	695	3186	8616	93,49	12,41	- b
13	—	5	18	46	2,20	0,29	106	614	—	9	19	5	753	1563	74,64	9,91	- c
112*	—	30	142*	344	1,69	0,22	2719	3360	—	—	25	20	6124	12 338	60,65	8,05	64 a
11	—	—	11	22	2,26	0,30	53	69	—	—	—	—	122	244	25,03	3,32	- b
12	—	—	12	24	0,92	0,12	255	202	—	—	—	—	457	914	34,91	4,64	65
38	15	—	53	121	1,57	0,21	391	850	—	—	—	—	1241	2482	32,10	4,26	66
4*	—	—	4	8	0,69	0,09	128	23	—	—	—	—	151	302	26,21	3,48	67
8	—	—	8	16	4,15	0,55	139	22	—	—	—	—	161	322	83,42	11,07	68
55	—	—	55	110	4,73	0,63	639	488	—	—	—	—	1127	2254	96,95	12,88	69
—	16	—	16	48	1,03	0,14	775	288	322	143	—	—	1528	3521	75,88	10,07	70a
—	12	—	12	36	1,93	0,26	64	114	140	80	—	—	398	1016	54,34	7,21	- b

	I. Staatsbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
		Anzahl.				Anz.	Anz.	
1	Badische	156	—	—	156	16	14	24 Briefpost- und 18 Postpackwagen
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	373*	87	—	460	27	74	52 vier- und 34 sechsrädrige Postwagen
3	Bebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
4	Braunschweigische	8	—	—	8	38*	3	
5	Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30 Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	348 / 325	—	—	348 / 325	—	12 / 12	
7	Main-Neckar	4	—	—	4	4	4	
8	Main-Weser	46	—	—	46	—	6	
9	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	95	16	—	111	—	9	65 Bahnmeisterwagen
11	Preuß. Ostbahn	47	112	—	159	8	14	144 Bahnmeisterwagen
12	Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
13	Westfälische	58	—	—	58	—	4	27 Bahnmeister- und 7 Umladewagen
14	Sächsische östliche	67	—	—	67	—	6	
15	Sächsische westliche	83	—	—	83*	—	12	
16	Württembergische	24	—	—	24	4	—	18 Kranken- und Gefangenenwagen, 12 vier- und 16 achträdrige Personenwagen
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	1 stehende Maschine zur Ueberwindung von Steigungen
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	
19	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	—	
20	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	5	
	c. Stargard-Posener	15	10	1	26	—	2	
21	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2* Dampfschiffe, 5* Schalden und 1 Ausgleichungswagen
22	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	1	
	b) in Privatverwaltung.							
23	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	2	
24	Alberts-Bahn	8	—	—	8	—	—	
25	Altona-Kieler	35	—	—	35	3	3	1 stehende Maschine am Quai in Altona, 20 Drehwagen für Oberbahnwärter und 8 Postwagen
26	Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	—	—	24 vierrädrige Postwagen
27	Berlin-Anhaltische	150*	—	—	150	3	—	
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	57	—	—	57	—	6	1 Dampf-Draisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanstalt zu Berlin
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	49	8	—	57	—	3	
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn	23	20	—	43	—	3	1 Seil- und 1 Kiepenwagen
	b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	3	
	c. Vorpommersche	50	—	—	50	—	3	1 Bahnrevisionswagen
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	2	
33	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	1 Post- und 2 Drehwagen
34	Hessische Ludwigs-E.	24	—	—	24	1	5	1 Dampfboot, 2 Möbelwagen für Straßenfahrt und 20 Bahnmeisterwagen
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	276	2	—	278	76*	7	

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
Achsen.		Zollcentner.		Zollcentner		Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll.	
360	200	11 425	463 330	5340	14 000	494 095	*5182*	*688*	100	5 ½	1
—	—	29 280	878 380	3960	42 680	954 300	*4470*	*593*	175*	3,86	2
38	—	1200	36 200	—	8000	45 400	*6053*	*804*	100	5 ¾ (engl.)	3
173	25	4650	175 200	3500	240	183 590	*5316*	*706*	100	5 (engl.)	4
46	2	600	24 000	5580	4000	34 180	*2926*	*388*	100	4 15/16	5
—	—	10 560	665 600	in Kol. 109b	27 840	704 000	*5870*	*779*	100	5 (engl.)	6
—	—	10 800	710 430	" 109b	26 000	747 230	6230	827	100	5 (engl.)	
168	8	5030	35 110	2960	320	43 420	*3376**	*448*	100	—	7
344	—	4160	90 080	6240	4380	104 860	*3942*	*523*	100	6 (engl.)	8
123	—	2100	199 300	4200	—	205 600	*8197*	*1088*	100	4 15/16	9
464	782	5360	712 819	9084	8660	735 923	*11 519*	*1530*	150	5 ¾	10
668	—	6720	395 769	43 564	33 475	479 528	*1287*	*569*	105	5	11
80	48	2600	333 300	1680	9680	347 260	*17 763*	*2358*	100	3 ¾—5	12
541	—	4770	175 960	6900	4640	192 270	*5774*	*767*	100	5	13
326	10	in Kol. 109b	227 530	in Kol. 109b	in Kol. 109b	227 530	*8847*	*1174*	100	3 ¾—5 ¼	14
468	41	" 109b	839 970	" 109b	" 109b	839 970	*11 436**	*1518*	100	3 ¾—5 ¼	15
60	—	10 000	372 890	2300	480	385 670	*5152*	*684*	146	4 15/16	16
—	789	11 100	1 179 690	16 480	—	1 207 270	*17212*	*2285*	100	3 ¼—5 ¼	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18a
24	—	—	300	—	—	300	*220*	*29*	50	4 ½	- b
29	—	in Kol. 109b	11 400	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 400	*2528*	*336*	100	3 ¾—5 ¼	19a
30	—	" 109b	16 300	" 109b	" 109b	16 300	*4591*	*610*	100	4 ¼—5 ¼	- b
450	272	7410	738 405	6560	—	752 375	*12 455*	*1614*	110	4 ¾	20a u. b
86	46	2762	66 456	5740	2175	77 133	*3408*	*452*	113	4 ¾	- c
46	—	1200	103 180	2680	3700	110 760	*6922*	*919*	100	3 ¼—5 ¼	21
80	—	2020	167 792	1080	—	170 892	*6908*	*917*	120	5 ¼	22
128	—	960	38 210	2840	—	42 010	*3388*	*449*	75	3 ¾—4 ¼	23
20	—	—	79 000	—	—	79 000	*15 460*	*2053*	100	3 ¾	24
208	—	880	69 480	in Kol. 109b	2800	73 160	*2323*	*308*	90	4 ½ u. 5	25
238	—	8800*	335 400	" 109b	10 000	354 200	*4351*	*578*	100	5 ¼	26
151	—	2040	190 710	2250	2520	197 520	*1019*	*534*	141	eiserne 5 / stählerne 4 ½	27
338	68	2850	191 185	10 610*	4740	209 385	*5272*	*700*	100	5 ¼	28
495	—	6615	141 200	in Kol. 109b	4530	152 345	*7796*	*1035*	100	3 ½—5	29
251	—	1900	70 575	425	4864	77 764	*3458*	*459*	111	3 ¾—5	30a
28	—	1440	74 720	2340	—	78 500	*3143*	*457*	120	4 ¾ u. 5	- b
94	—	1966	89 310	11 800	10 000	113 076	*3711*	*492*	100	4 ½—4 ¾	- c
125	40	1560	216 518	1640	—	219 718	*9597*	*1274*	165	stählerne 4 ¾	31
41	—	480	7800	7080	—	15 360	*2813*	*373*	40 u. 100	3 ¾—4 ¼	32
5	—	120	4380	—	440	4940	*1098*	*146*	90	4 ¾	33
290	—	8900*	138 600	in Kol. 109b	2880	150 380*	*5802**	*770*	100	4 ¼—4 ¾	34
12	—	360	3800	—	—	4160	*1726*	*229*	100	5 ¼	35
1274*	in Kol. 109a	6640	1 148 710	12 480	27 900	1 195 730	*17 029*	*2261*	100	stählerne 4 ¾ / eiserne 5	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	104 Arbeitswagen: a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
		Anzahl.				Anz.	Anz.	
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	21	—	—	21	—	2	
38	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	13 Post- und 1 Krankenwagen
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	28	—	28	—	—	
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	29*	—	—	29	1	3	
42	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	1	
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	3	
44	Neisse-Brieger	—	—	2	2		1	7 Bahnmeisterwagen
45	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	16	—	—	
46	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	1		
47	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	7 Bahnmeisterwagen
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3	—	—	3	3	2	8 Post- und Gefangenenwagen
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	2 Post- und Gefangenenwagen
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	
49	Rheinische	166	—	—	166	—	8	9 Bergbremswagen
50	Schleswigsche	12	—	—	12	6	—	1 Wasserwagen und 2 Postwagen
51	Taunus-E.	2	3	—	5	1	3	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote
52	a. Thüringische	104	—	—	104	—	1	
	b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	
53	Tilsit-Insterburger	(8 vier-)	—	—	—	—	1	
54	Aussig-Teplitzer	12	—	—	12	1	2	
55	Böhmische Westbahn	20	—	—	20	5	10	
56	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	22 kleine Bahnwagen
57	Buschtöhrader: a. Kralup-Kladno	18	—	—	18	2	2	
	b. Prag-Wejbybka							
	c. Pferde-Bahn	15	—	—	15	—	—	
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	8	7	
59	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	16	45	320 Bahnwagen
61	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	132	—	—	132*	16*	9*	
	b. Pferde-Bahn	67	—	—	67	10	4	
62	Mohacs-Fünfkirchener	24	—	—	24	1	1	
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	16	6	
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	15	11	
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	6	4	
64	a. Südbahn, Oesterreichische	170	—	110	280	52	10	
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	2	—	
65	Süd-Norddeutsche	30	—	—	30	6	4	
66	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen
67	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	3	
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	
69	Niederländische Rhein-E.	40	—	—	40	—	2	
70	a. Warschau-Wiener	39	39	—	78	—	9	8 sechsrädrige Postwagen
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	4	4 sechsrädrige Postwagen

Transportmittel.

108		109					110		111	112	
Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
Achsen.		Zoll-Centner.				Zoll-Centner.	Zoll-Centner.		Zoll-Centner.	Zoll.	
92	3	1700	42 210	—	2100	46 010	*2321*	*308*	100	3⅝—5	37
2776	658	2100	174 240	in Kol. 109b	—	176 340	*9208*	*1222*	100	5⅜	38
—	—	—	90	—	100	190	*237*	*32*	45	3½	39
34	—	1080	43 430	2406	3920	50 836	*3482*	*462*	100	5	40
236	—	1500	215 180	2510	2175	221 365	*11 434*	*1518*	200	5	41
334	—	3000	125 450	in Kol. 109b	—	128 450	*11 026*	*1464*	100	3½—5⅛	42a
129	—	300	27 180	7835	480	35 795	*2503*	*332*	100	5	- b
—	—	1350	92 665	in Kol. 109b	—	94 015	*8417*	*1117*	100	3⅝—5⅛	- c
111	2	1200	40 920	3600	—	45 720	*2372*	*315*	100	5	43
24	—	750	7440	310	280	8780	*1421*	*189*	50	3½—4½	44
68	—	920	16 096	744	1152	18 912	*1991*	*264*	90	4⅞	45
70	—	480	29 686	—	—	30 166	*2981*	*396*	90	4 15/16	46
—	—	870	30 770	9140	—	40 780	*2983*	*396*	100	5	47
—	—	3900	219 870	5550	240	229 560	*10 813*	*1436*	150	4¾	48a
—	—	1400	51 200	2500	—	55 100	*6579*	*873*	150	4¾	- b
—	—	600	—	—	—	600	*291*	*39*	—	—	- c
124	200	15 500	594 780	13 430	16 600	640 310	*10 160*	*1349*	100	5	49
16	—	960	33 720	in Kol. 109b	1440	36 120	*1370*	*182*	60 u. 80	3⅝, 4½ u. 5	50
142	—	1680	34 630	" " 109b	520	36 830	*5481*	*727*	100	5⅜	51
163	—	3300	206 790	2720	—	212 810	*5711*	*758*	100	3½—5	52a
39	—	1440	39 500	in Kol. 109b	—	40 940	*1808*	*240*	75	4 3/16—4¾	- b
—	—	640	15 975	2890	6835	26 340	*3679*	*488*	90	5	53
40	—	600	53 400	in Kol. 109b	in Kol. 109b	54 000	*15 341*	*2037*	100	4¾	54
70	—	2400	148 800	6000	4000	161 200	*6046*	*802*	100	4¾	55
—	—	160	16 880	—	—	17 040	*4544*	*603*	120	4	56
50	—	800	30 800	720	540	32 860	*4432*	*589*	100	4⅛	57a u. b
—	—	280	7490	—	450	8220	*1957*	*259*	42	2⅛	- c
230	—	7640	161 110	110 965	16 200	295 915	*6322*	*839*	100	4¾	58
24	—	660	27 680	—	—	28 340	*5337*	*708*	100	4—4¾	59
1279	—	14 148	915 705	13 260	—	943 113	*11 739*	*1559*	104	4—4 3/16	60
235	—	6570	193 085	90 895	1440	291 990*	*5129*	*681*	25 resp. 100*	2⅜ resp. 4⅞	61a
—	—	160	34 200	—	670	35 030	*2016*	*268*	25	2⅛	- b
54	—	672	40 280	1488	2880	45 320	*5609*	*745*	100	4⅛	62
759	94	13 025	501 290	8997	—	523 312	*8398*	*1115*	115	3½—4⅞	63a
1149	98	17 570	540 220	71 256	—	629 046	*6826*	*906*	115	3 5/16—4 3/16	- b
163	14	3265	129 905	13 124	—	146 294	*6989*	*928*	115	3⅝—4⅝	- c
100	—	20 340	1 222 600	in Kol. 109b	47 800	1 290 740	*6345*	*842*	100	4¾	64a
41	—	550	13 000	11 400	—	24 950	*2559*	*340*	100	4⅜	- b
—	—	2400	75 000	16 400	6000	99 800	*3812*	*506*	100	4 15/16	65
215	—	4890*	167 110	42 540	40 000	254 540	*3292*	*437*	84	4⅞	66
20	—	800	28 000	2200	—	31 000	*2691*	*357*	105	4¾	67
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	*8622*	*1145*	100	5	68
46	325	6210	173 500	16 000	6000	201 710	*8679*	*1152*	84	5⅛ (engl.)	69
—	—	2560	234 153	in Kol. 109b	5850	242 563	*5227*	*694*	100	5	70a
—	—	1873	61 127	1640	—	64 640	*3457*	*459*	100	5	- b

	I. Staatsbahnen.	113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich	
		überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	3 155 606	33 098	4395	1 338 174	14 036	1864	164 281	1723	229
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	6 141 357	28 767	3819	1 850 637	8667	1151	466 868*	2186	290
3	Bebra-Hanauer	104 640	13 952	1852	129 632	17 284	2295	15 514	2069	275
4	Braunschweigische	1 417 820	41 072	5453	370 978	10 741	1426	67 013	1944	258
5	Friedrich-Franz-E.	220 316	18 863	2504	70 584	6043	802	5600	479	64
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	3 257 234	27 157	3606	931 471*	7766	1031	169 155*	1410	187
	Hannoversche { v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	3 283 234	27 374	3634	984 077*	8205	1089	169 155*	1410	187
7	Main-Neckar	374 458	32 225	4278	179 366	15 436	2050	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114c
8	Main-Weser	926 376*	34 826	4624	355 808	13 376	1776	61 096	2297	305
9	Nassauische	547 502	21 830	2899	271 501	10 825	1437	31 819	1269	168
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	2 916 179	45 644	6060	714 997	11 192	1486	115 159	1802	239
11	Preuß. Ostbahn	2 498 816	22 341	2966	849 443	7591	1008	134 530	1203	160
12	Saarbrücker	984 571	50 362	6686	184 425	9433	1252	46 288	2368	314
13	Westfälische	951 986	28 588	3796	207 544	6233	827	74 947	2251	299
14	Sächsische östliche	974 046	37 871	5029	360 703	14 025	1862	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114c
15	Sächsische westliche	2 653 587	36 128*	4797	669 798	9119*	1211	" " 114a	" " 114b	" " 114c
16	Württembergische	2 326 810	31 082	4126	816 592	10 908	1448	99 055	1323	175
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	3 591 119	51 199	6798	689 270	10 086*	1339	126 888	1857*	246
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	31 432	23 112	3070	11 132	8185	1087	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	116 008	25 722	3415	29 681	6581	874	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114c
	b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 901	4368	32 788	9236	1226	" " 114a	" " 114b	" " 114c
20	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	2 566 711	41 465	5505	448 998	7547*	1002	90 455	1521*	202
	c. Stargard-Posener	506 332	22 371	2975	151 452	6692	888	26 602	1175	156
21	Rhein-Nahe-E.	525 613	32 851	4361	90 086	5630	747	14 556	910	121
22	Wilhelms-Bahn	430 300	17 393	2309	59 363	2530	336	21 413	913	121
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	296 400	23 908	3173	66 230	5341	709	15 417	1243	165
24	Alberts-Bahn	138 358	27 076	3595	42 563	23 516*	3122*	—	—	—
25	Altona-Kieler	313 839*	16 801	2231	131 287*	7028	933	in Kol. 114a	in Kol. 114b	in Kol. 114c
26	Bayerische Ostbahnen	1 713 638	21 052	2795	789 718	9702	1288	158 523*	1947	258
27	Berlin-Anhaltische	1 207 280	24 568	3261	375 014	7631	1013	30 639	623	82
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	1 421 013	35 776	4750	523 092	13 169	1748	48 432	1219	162
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	810 400	11 474	5506	435 574	22 292	2959	110 262	5643	749
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	806 000	35 838	4758	242 340	10 776	1431	42 032	1869	248
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	30 954	1358	180
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	536 715	17 615	2339	271 072	8896	1181	29 693	974	130
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	761 283	33 251	4415	277 650	12 127	1610	15 915	695	92
32	Frankfurt-Hanauer	167 168*	30 617	1065	107 078*	19 611	2604	9892*	1812	241
33	Glückstadt-Elmshorner	43 072	9572	1271	13 839	3075	408	1400	311	41
34	Hessische Ludwigs-E.	1 029 994*	39 737*	5276	334 959*	12 922*	1716	85 360*	3293*	437
35	Homburger	58 057	24 090	3198	62 376	25 882	3436	3700	1535	204
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	4 820 537	68 652	9115	580 225	8263	1097	141 070	2009	267

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)							
a.	b.						
überhaupt.	durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 720 207	*28 532*	*3788*	45 714	10 057	59 560	—	1
4 576 551	*21 436*	*2846*	65 806	in Kol. 117	—	2 253 619*	2
209 332	*27 911*	*3706*	39 312	1557	—	—	3
1 533 907	*44 435*	*5899*	868	—	—	—	4
150 240	*12 863*	*1708*	13 440	—	—	—	5
4 366 288	*36 404*	*4833*	109 977	—	—	—	6
4 419 916	*36 831*	*4892*	*102 625*	—	—	—	
359 708	*30 956*	*4110*	in Kol. 118	2472	—	223	7
773 222	*29 068*	*3860*	32 433	1500	—	—	8
927 584	*36 985*	*4911*	—	280	—	—	9
4 155 973	*65 049*	*8636*	72 750	in Kol. 117	in Kol. 117	—	10
3 237 719	*28 947*	*3843*	181 590	10 422	20 826	—	11
1 891 542	*96 754*	*12 843*	50 360	—	—	—	12
1 205 484	*36 201*	*4806*	30 856	1402	8623	—	13
1 303 514	*50 681*	*6730*	7448	1313	—	—	14
3 874 125	*52 745**	*7003*	4249	2315	—	—	15
2 269 130	*30 311*	*4024*	21 250	751	10 012	60 426*	16
6 602 744	*94 137*	*12 498*	—	—	3500	in Kol. 115	17
—	—	—	—	—	—	—	18a
4000	*2941*	*391*	—	—	—	—	- b
56 037	*12 425*	*1650*	4941	—	—	—	19a
97 738	*27 532*	*3655*	200	—	—	—	- b
4 512 546	*72 901*	*7679*	—	—	—	—	20a - b
463 270	*20 472*	*2718*	67 467	—	—	—	- c
585 480	*36 592*	*4858*	23 680	—	83 090*	—	21
918 183	*37 113*	*4927*	—	360	—	—	22
300 580	*24 240*	*3218*	—	400	—	—	23
468 246	*91 633*	*12 166*	600	—	—	—	24
311 098*	*16 654*	*2211*	in Kol. 116a	941	234	5475*	25
1 996 205	*24 523*	*3256*	48 941	—	—	—	26
1 434 556	*29 193*	*3876*	ca. 22 000	3900	—	—	27
1 746 629	*43 974*	*5838*	42 250	2000	4034	—	28
1 171 243	*59 941*	*7958*	27 588	—	—	—	29
658 981	*29 301*	*3890*	33 992	1230	2109	45 933*	30a
438 149	*19 217*	*2551*	4388	1468	—	5600*	- b
567 945	*18 640*	*2475*	34 853	1350	754	13 536*	- c
1 369 027	*59 796*	*7938*	—	295	—	—	31
94 786*	*17 360*	*2304*	—	445	—	—	32
28 239	*6275*	*831*	1627	—	1282	—	33
781 980*	*30 169**	*4005*	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	34
20 800	*8631*	*1146*	—	—	—	—	35
6 968 316	*99 239*	*13 176*	101 228	6300	—	—	36

II. Anschaffungskosten der

II. Privatbahnen.
(Forts.)

		113			114			115		
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich	
		überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	639 435	*32 262*	*4283*	163 944	*8272*	*1098*	20 800	*1049*	*139*
38	Leipzig-Dresdener . . .	934 250	*48 785*	*6477*	329 989	*17 231*	*2287*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
39	Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	38 665	*48 331*	*6412*	32 912	*41 140*	*5462*	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	320 283	*21 937*	*2912*	137 091	*9389*	*1247*	12 548	*859*	*114*
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	818 317	*42 268*	*5612*	298 793	*15 434*	*2049*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
42	a. Magdeburg-Halberstädter	658 762	*56 546*	*7501*	—*	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	377 648	*26 408*	*3506*	104 472	*7306*	*970*	8280	*579*	*77*
	c. Cöthen-Wegelebener . .	358 330	*32 079*	*4259*	—*	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	450 000	*23 352*	*3100*	127 000	*6591*	*875*	12 000	*623*	*83*
44	Neisse-Brieger	114 670	*18 555*	*2463*	33 178	*5369*	*713*	—	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	202 648	*21 331*	*2832*	55 603	*5853*	*777*	8687	*914*	*121*
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	178 478	*17 636*	*2341*	17 775	*1756*	*233*	9440	*933*	*124*
47	Ostpreußische Südbahn . .	– *	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	653 476	*30 781*	*4087*	198 950*	*9371*	*1244*	38 015	*1791*	*238*
	b. Pfälzische Maximiliansb.	227 485	*27 211*	*3613*	51 175*	*6121*	*813*	13 542	*1620*	*215*
	c. Neustadt-Dürkheimer .	43 028	*20 837*	*2766*	7343	*3556*	*472*	3900	*1889*	*251*
49	Rheinische	2 514 447	*39 899*	*5297*	850 930	*13 503*	*1792*	144 022	*2285*	*303*
50	Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	257 866	*38 373*	*5094*	176 679	*26 242*	*3490*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
52	a. Thüringische	1 379 173	*37 015*	*4914*	350 818	*9415*	*1250*	48 298	*1296*	*172*
	b. Werra-E	506 800	*22 385*	*2972*	122 750	*5422*	*720*	25 050	*1107*	*147*
53	Tilsit-Insterburger . . .	85 800	*11 983*	*1591*	35 417	*4947*	*657*	7008	*979*	*130*
54	Aussig-Teplitzer	124 860	*35 472*	*4710*	60 356	*24 940**	*3311**	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
55	Böhmische Westbahn . .	495 320	*18 589*	*2467*	226 100	*8481*	*1126*	21 840	*819*	*109*
56	Brünn-Rossitzer	85 770	*22 872*	*3036*	6349	*4359*	*578*	1680	*448*	*59*
57	Buschtêh-rader { a. Kralup-Kladno .	131 202	*31 691*	*4208*	10 160	*2454*	*326*	2394	*578*	*77*
	{ b. Prag-Wejhybka	39 262	*12 043*	*1599*	{ 14 109	*1891*	*251*	2559	*343*	*45*
	{ c. Pferde-Bahn . .	—	—	—						
58	Galizische Carl-Ludwigs-B.	2 020 527	*43 164*	*5731*	339 686	*7257*	*964*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
59	Graz-Köflacher	72 912	*13 731*	*1823*	18 339	*3454*	*458*	4460	*840*	*111*
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	4 268 824	*53 134*	*7054*	744 550	*9267*	*1230*	161 559	*2011*	*267*
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn .	2 117 833*	*39 876*	*5294*	1 077 973	*18 935*	*2514*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
	{ b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	197 221	*24 408*	*3241*	27 712	*3430*	*455*	4965	*614*	*82*
63	a. Oesterreichische nördliche .	3 010 413	*48 313*	*6415*	584 459	*9380*	*1245*	136 366	*2188*	*291*
	b. Oesterreichische südöstliche	3 394 790	*36 839*	*4891*	746 173	*8097*	*1075*	198 048	*2149*	*285*
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	549 477	*26 243*	*3485*	150 050	*7169*	*952*	34 498	*1648*	*219*
64	a. Südbahn, Oesterreichisch-	5 816 044	*28 590*	*3796*	1 189 968	*5849*	*776*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116c
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	967 978	*36 974*	*4909*	226 249	*8642*	*1147*	21 918	*837*	*111*
66	Theiß-Bahn	1 816 914	*23 502*	*3120*	511 811	*6620*	*879*	107 880*	*1395*	*185*
67	Turnau-Kralup-Prager . .	203 333	*17 649*	*2343*	50 250	*4362*	*579*	6987	*606*	*80*
68	Lüttich-Mastrichter . . .	75 184	*19 478*	*2586*	39 834	*10 320*	*1370*	9813	*2542*	*338*
69	Niederländische Rhein-E. .	912 331	*39 257*	*5212*	390 380	*16 798*	*2230*	88 171	*3794*	*504*
70	a. Warschau-Wiener . .	1 351 485*	*29 126*	*3867*	140 600*	*3030*	*402*	35 702*	*769*	*102*
	b. Warschau-Bromberger .	– *	—	—	—	—	—	—	—	—

Transportmittel.

116			117	118	119	120	
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
347 951	17 555	2331	7280	330	—	—	37
1 046 670	54 656	7257	—	—	in Kol. 116a	—	38
350	438	58	250	—	—	—	39
328 364	22 491	2986	in Kol. 116a	—	—	—	40
1 338 572	69 141	9180	" " 116a	904		—	41
—	—	—	—	—	—	—	42a
348 259	24 354	3234	in Kol. 116a	350	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
411 580	21 359	2836	—	900	—		43
76 230	12 335	1638	in Kol. 116a	574	1897		44
146 621	15 434	2049	15 440	—	—		45
205 933	20 349	2734	—	80	—		46
—	—	—	—	—	—		47
1 148 973	54 120	7185	600	500	900	—	48a
310 619	37 155	4933	—	150	—	—	- b
—	—	—	—	—	—		- c
2 776 143	44 052	5848	66 400	1470	12 730	—	49
—	—	—	—	—	—		50
231 530	34 454	4574	—*	—	—*	—	51
1 410 957	37 868	5028	28 678	188	—	—	52a
341 487	15 083	2003	11 560	—	—	—	- b
153 792	21 479	2852	in Kol. 116a	450	—	—	53
302 251	85 867	11 400	" " 116a	1820	—	—	54
780 780	29 287	3888	6933	9800	—	—	55
90 916	21 244	3219	—	1362	1756	—	56
103 014	24 883	3304	862	2450	510	—	57a
36 258	4860	645	980	—	3194	—	- b / - c
2 160 414	46 153	6128	in Kol. 116	13 157	7056	—	58
95 291	17 945	2382	—	300	—	—	59
6 147 010	76 512	10 158	—	33 694	25 600	—	60
1 492 395*	28 100	3731	109 037	in Kol. 117	19 640	—	61a
—	—	—	—	—	—	—	- b
284 233	35 177	4670	28 731	2932	—	—	62
3 574 575	57 368	7617	—	22 908	12 447*	—	63a
4 687 747	50 871	6751	—	20 845	17 145*	—	- b
1 106 444	52 864	7019	—	8968	6072*	—	- c
5 367 072	26 383	3503	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	- b
578 041	22 080	2931	7430	6877	—	—	65
1 449 487	18 749	2489	132 957	14 907	in Kol. 115	—	66
133 553	11 593	1539	—	620	—	—	67
113 332	29 361	3900	—	—	—	—	68
1 112 190	47 857	6354	12 160	365		—	69
1 536 400*	33 112	4396	83 535*	6750*	in Kol. 114a	—	70a
—	—	—	—	—	—		- b

Abſchnitt D.

Betriebs-Reſultate.

121 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

A. Lokomotiven.

	I. Staatsbahnen.	Die Lokomotiven haben zurückgelegt: a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- u. Arbeits-zügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
1	Badische	61 279	232 846	149 648	16 113	3 941	1 125	3 143	**468 095**	463 827*
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	in Kol. 121b	867 692	in Kol. 121b	in Kol. 121b	122 877	908	11 153	**1 002 630**	991 477
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	8 631	—	3 643	815	**13 089**	12 274
4	Braunschweigische	31 004	87 815	95 516	—	31 004*	—	11 978	**257 317**	245 339
5	Friedrich-Franz-E.	—	25 822	7 111	—	30	1 701	523	**35 187**	34 664
6	Hannoversche: a. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	in Kol. 121c	in Kol. 121c	674 724	in Kol. 121c	in Kol. 121c	15 322	—	**690 046**	690 046
	Hannoversche: b. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	" " 121c	" " 121c	353 650	" " 121c	" " 121c	6 104	—	**359 754**	359 754
7	Main-Neckar	13 989	50 737	15 241	3 765	3 559	197	676	**88 164**	87 291
8	Main-Weser	32 778	32 560	35 753	43 065*	7 492	381	6 193	**158 222***	152 029
9	Nassauische	—	83 282	38 450	—	5 397	283	1 491	**128 903**	127 412
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	50 399	192 147	291 988	—	—*	13 645	72 243	**620 422**	548 179
11	Preuß. Ostbahn	152 628	100 638	164 573	in Kol. 121c	47 868	18 767	61 564	**546 038**	484 474
12	Saarbrücker	238	52 109	88 467	" " 121c	9 697	3 647	2 300	**156 458**	154 158
13	Westfälische	—	55 864	95 444	" " 121c	8 097	2 065	13 096	**174 566**	161 470
14	Sächsische östliche	6 574	74 390	55 111	" 121c	—	465	12 094	**148 634**	136 540
15	Sächsische westliche	in Kol. 121b	160 113	234 498	—	—	8 230	30 037	**432 878**	402 841
16	Württembergische	23 371	245 408	93 150	54 749	40 858*	1 627	32 296	**491 459**	459 163
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	23 005	201 815	272 818	—	30 321	9 449	46 892	**584 300**	537 408
18	a. Gößnitz-Geraer	—	5 159*	in Kol. 121d	8 559	—	609	501	**14 828**	14 327
	b. Greiz-Brunner	—	5 229	5	—	—	708	126	**6 068**	5 942
19	a. Löbau-Zittauer	—	—	1 304	10 333	—	164	1 026	**12 827**	11 801
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	in Kol. 121d	9 368	—	—	826	**10 194**	9 368
20	a. Oberschlesische	18 978	85 943	289 704	in Kol. 121c	26 370	2 116	29 857	**452 968**	423 111*
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	—	24 678	37 538	" " 121c	11 712	3 099	9 826	**86 853**	77 027
21	Rhein-Nahe-E.	6 843	27 924	61 391	" " 121c	10 371	844	4 095	**111 468**	107 373
22	Wilhelms-Bahn	5 133	6 516	41 147	" " 121c	98	2 037	331	**55 262**	54 931
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	6 347	23 711	18 933	—	233	—	1 234	**50 458**	49 224
24	Alberts-Bahn	—	8 163	25 805	—	—	—	—	**33 968**	33 968
25	Altona-Kieler	in Kol. 121b	70 939	in Kol. 121d	31 679	—	in Kol. 121d	1 662	**104 280**	102 618
26	Bayerische Ostbahnen	59 709	117 820	183 216	in Kol. 121c	32 036	5 758	3 969	**402 508**	398 539
27	Berlin-Anhaltische	72 390	53 334	84 749	" " 121c	3 010	2 506	9 905	**225 894**	215 989
28	a. Berlin-Hamburger	39 511	30 574	69 762	78 164	24 613	17 053	25 018	**284 695**	259 677
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	28 518	69 856	62 166	in Kol. 121c	—	1 706	8 104	**170 350**	162 246
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	16 374	64 297	43 929	" " 121c	8 515	9 139	10 352	**152 606**	142 254
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	16 604	32 881	18 554	—	2 832	691	4 360	**75 922**	71 562
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	20 574	36 221	25 133	—	1 396	1 793	4 884	**90 001**	85 117
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	50 030	43 579	—	in Kol. 121f	44 979*	2 296	**140 884**	138 588
32	Frankfurt-Hanauer	7 523	11 443	—	12 191	" " 121g	1 545*	838	**33 540**	32 702*
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	10 118	—	195	59	**10 372**	10 313
34	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121b	130 344*	55 250*	in Kol. 121c	—	2 099	—	**187 693***	181 451*
35	Homburger	5 400	7 282	—	1 815	155	82	239	**14 973**	14 734
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	98 858	217 386	450 111	—	in Kol. 121a—c	in Kol. 121a—c	74 549	**840 904**	766 355

121 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

A. Lokomotiven.

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- u. Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutzmeilen.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	in Kol. 121c	in Kol. 121c	114 453	in Kol. 121c	in Kol. 121c	389	in Kol. 121c	**114 842**	114 842
38 Leipzig-Dresdener . . .	" " 121b	101 153	58 432	—	—	4 503	7 563	**171 651**	164 088
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8 425	—	—	26	—	—	**8 451**	8 451
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	21 812	2 796	20 689	—	3 560	in Kol. 121f	**48 857**	45 297
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 534	45 895	68 115	6 862	4 984	—	3 217	**140 607**	137 390
42 a. Magdeburg-Halberstädter	13 485	25 149	38 402	10 170	419	3 059	4 732	**95 416**	90 684
b. Magdeb.-Wittenbergesche	20 008	in Kol. 121a	34 616	in Kol. 121c	1 675	1 134	1 745	**59 178**	57 433
c. Cöthen-Wegelebener . .	2 243	7 711	6 531	20 454	—	3 895	1 244	**42 078**	40 834
43 Mecklenburgische	—	27 304	11 361	21 014	1 510	4 110	962	**66 261**	65 299
44 Neisse-Brieger	—	148	483	13 578	650	516	351	**15 726**	15 375
45 Niederschlesische Zweigbahn .	—	7 557	7 404	6 935	1 127	1 002	1 047	**25 072**	24 025
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	22 908*	—	—	182	**23 090**	22 908
47 Ostpreußische Südbahn . .	—	4 302	—	9 206	145	2 800	596	**17 049**	16 453
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	in Kol. 121b " " 121b	22 952 95 122	in Kol. 121d " " 121d	30 253 104 628	in Kol. 121d " " 121d	339 1 357	75 303	53 625 **201 410**	53 211 199 750
b. Pfälzische Maximiliansb.	" " 121b " " 121b	7 676 27 570	" " 121d " " 121d	7 982 37 456	" " 121d " " 121d	206 826	47 186	15 911 **66 038**	15 659 65 026
c. Neustadt-Dürkheimer . .	— —	1 040 3 497	" " 121d " " 121d	870 4 470	" " 121d " " 121d	93 371	— 6	2003 **8 344**	1 910 7 967
49 Rheinische	81 804	205 261	173 447	—	—	8 530	172 968*	**642 010**	469 042
50 Schleswigsche	in Kol. 121b	14 668	in Kol. 121d	44 485	1 778	7 673	278	**68 882**	68 604
51 Taunus-E.	10 903	25 575	3 246	—	1 906	—	—	**41 630**	39 724
52 a. Thüringische	48 872	84 832	81 467	in Kol. 121c	20 881	3 713	19 270	**259 035***	239 765*
b. Werra-E.	—	26 798	14 650	18 900	3 032	8	5 500	**68 888**	63 388
53 Tilsit-Insterburger . . .	—	5 131	—	5 448	53	1 039	469	**12 140**	11 671
54 Aussig-Teplitzer	—	1 536	7 320	3 234	—	415	319	**12 824**	12 505
55 Böhmische Westbahn . .	—	39 079	29 611	3 781	6 252	878	7 174	**86 793**	79 619
56 Brünn-Rossitzer	—	6	771	3 931	—	3	316	**5 027** **203***	4 711 203*
57 Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	—	45	10 624	13 504	8 259	39	929	**33 400**	32 432
b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	32 989	58 045	34 565	—	1 240	792	**127 631**	126 839
59 Graz-Köflacher	—	4 377	5 982	4 015	4 742*	94	791	**20 001**	14 468
60 Kaiser Ferdinands-Nordb. .	4 356	105 057	202 615	113 864	19 331	2 838	13 333	**461 394**	448 061
61 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	48 300	97 989	65 700	67 019	21 426	3 892	10 798	**315 124**	304 326
b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs Fünfkirchener . .	—	—	6 149	9 512	—	3	70	**15 734**	15 664
63 a. Oesterreichische nördliche .	4 126	66 524	194 049	37 911	14 158	1 208	15 728	**333 704**	317 976
b. Oesterreichische südöstliche	6 749	81 481	250 594	34 407	5 650	1 022	6 666	**386 569**	379 903
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	23 718	28 529	3 624	64	337	428	**56 700**	56 272
64 a. Südbahn, Oesterreichische	18 088	186 959	694 635	141 241	39 296	1 105	35 227	**1 116 551**	1 081 324
b. Nordtiroler	—	6 885	1 789	9 234	103	1 641	1 096	**20 748**	19 652
65 Süd-Norddeutsche . . .	—	26 635	19 398	16 477	5 418	843	3 530	**72 301**	68 771
66 Theiß-Bahn	—	36 414	42 269	53 019	275	1 630	198	**133 805**	133 607
67 Turnau-Kralup-Prager . .	—	16 741	9 927	—	2 524	1 658	725	**31 575**	28 325*
68 Lüttich-Maastrichter . . .	—	14 513	8 216	—	—	—	—	**22 729**	22 729
69 Niederländische Rhein-E. .	49 385	67 012	46 095	6 197	—	10 334	41 314*	**220 337**	179 023
70 a. Warschau-Wiener . .	in Kol. 121b	164 803	in Kol. 121b	in Kol. 121b	21 986	19 867	8 553	**215 209**	206 656
b. Warschau-Bromberger .	—	in Kol. 121c	52 055	" " 121c	2 261	2 393	2 754	**59 463**	56 709

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) **A. Loko-**

	I. Staatsbahnen.	123				124				125		126		
		Im Betriebsjahre 1866 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen	a. überhaupt Klftr.	b. pro Nutzmeile. Cub.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klftr.	c. pro Nutzmeile. Cub.
1	Badische	9733	40 757	11 565	67	14,26	22,88	49,72	21,03	659	0,15	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3465	0,377	—	—	—
3	Bebra-Hanauer	—	—	2470	418	—	—	—	—	27,1	0,44	—	—	—
4	Braunschweigische	3840	15 789	15 429	3110	20,0	20,0	66,0	66,0	624,54*	0,27	—	—	—
5	Friedrich-Franz-E.	—	2947	626	121	—	7,94	32,90	13,13	116	0,36	—	—	—
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	L. R. 123c	in Kol. 123c	78 331	L. R. 123c	L. R. 124c	L. R. 124c	41,47	26,83	3149	0,50	—	—	—
	{ v. 1. Juli bis 31. Dezbr 66	" " 123c	" " 123c	42 111	" " 123c	" " 124c	" " 124c	40,33	26,09	1340	0,58	—	—	—
7	Main-Neckar	1129	4257	1700	910	—	—	—	—	198	0,34	—	—	—
8	Main-Weser	1214	1783	5119*	241	23,52	25,83	56,67	29,03	443,03*	0,31	—	—	—
9	Nassauische	—	5927	3664	73	—	15,84	53,86	12,82	169,2	0,14	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1463	13 154	8451	4490	20,49	35,23	116,42	36,42	1251	0,24	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	3651	4059	4184	u. not.	18,6	39,1	87,0	44,3	1060	0,236	—	—	—
12	Saarbrücker	288	7457	34 799	2111	12,0	16,0	52,0	40,0	202,29*	0,142	—	—	—
13	Westfälische	—	3716	8373	428	—	19,0	65,3	34,0	378,7	0,25	—	—	—
14	Sächsische östliche	704	9424	5222	113	23,0	32,0	106,0	25,0	198	0,137	—	—	—
15	Sächsische westliche	L. R. 123b	2435	3326	117	L. R. 124b	41,0	81,0	35,0	152	0,04	—	—	—
16	Württembergische	1095	23 135	12 410	404	18,0	21,0	50,0	20,0	613	0,14	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	L. R. 123b	38 799	47 372	1915	19,0	19,0	66,0	28,0	647	0,13	—	—	—
18	a. Gößnitz-Geraer	—	1126	1868	133	—	17,0	43,0	38,0	6	0,04	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	3282	3	444	—	16,0	25,0	32,0	1,5	0,03	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—	—	2959	170	—	—	59,0	13,0	15	0,137	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3004	—	—	—	50,0	—	10	0,115	—	—	—
20	a. Oberschlesische	732	4462	17 606	411	16,36	23,12	84,79	30,86	515,4	0,13	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer													
	c. Stargard-Posener	—	1474	1830	u. not.	—	22,53	84,42	36,48	143,23	0,20	—	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	348	2332	5846	511	12,0	15,0	46,9	32,1	154,73	0,155	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	708	818	5801	143	16,0	34,0	47,0	26,0	197	0,40	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
23	Aachen-Mastrichter	518	2599	5243	—	14,0	17,0	117,0	—	45,4	0,10	—	—	—
24	Alberts-Bahn	—	3465	2661	—	—	26,0	88,0	—	22	0,069	—	—	—
25	Altona-Kieler	1460	2370	11 605	1852	11,0	16,0	51,0	34,0	123	0,13	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	3160	6570	13 140	—	12,0	20,0	60,0	20,0	554	0,15	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	4449	7091	7962	737	19,27	22,63	73,01	35,74	573,93	0,29	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	2169	1491	6845	1705	14,31	30,24	70,46	37,35	1049	0,436	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1496	8115	4857	—	19,9	21,6	64,3	—	253,83	0,27	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	in Kol. 123b	9795	in Kol. 123b	1645	12,0	29,0	75,0	50,0	204,9	0,16	—	—	—
	{ b. Hintervommer		6746		106	17,0	21,0	56,0	16,0	79,6	0,12	—	—	—
	{ c. Vorpommersche		9994		587	19,0	20,0	44,0	23,0	113,9	0,14	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	4479	3384	1043	—	32,0	85,0	45,0	472,2	0,37	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	1355	3198	2222	1550*	16,0	24,0	48,0	48,0*	60	0,19	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	2245	97	—	—	19,23	8,77	19	0,20	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	6426	14 734	10 562	—	11,84	18,02	70,23	29,90	352	0,21	—	—	—
35	Homburger	2160	2931	720	53	L. R. 124b	17,0	L. R. 124b	5,0	24	0,18	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	4016	19 778	42 578	L. R. 123c	17,0	27,0	68,0	L. R. 124c	95	0,01	—	—	—

127					128		129				

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.				
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Pfd.		Z.-Ctr. Coaks.		Z.-Ctr.			Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	463 827	668 555	619 519	*144,14*	*133,57*	1
—	—	—	—	—	—	—	479 356	1 342 346*	969 920*	*280,450*	*202,339*	2
—	—	—	—	—	—	—	12 274	18 670	14411	*152,21*	*117,41*	3
—	—	—	—	—	in Rol. 130c	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	34 664	23 2 3	21 736	*67,08*	*62,70*	5
—	—	—	—	—	359 957	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	126 929	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	87 291	118 999	—	*136,32*	—	7
—	—	—	—	—	—	—	152 029	268 099*	206 471	*176,35*	*135,81*	8
—	—	—	—	—	—	—	127 412	133 394	90 415	*104,69*	*70,96*	9
—	—	—	—	—	46 517*	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	484 474	845 636	700 213	*174,55*	*144,53*	11
—	—	—	—	—	—	—	154 158	344 399	246 525	*223,41*	*159,92*	12
—	—	—	—	—	—	—	161 470	318 698	234 368	*197,37*	*145,15*	13
—	—	—	—	—	13 181	in Rol. 128a	14 250	36 947	—	*258,57*	—	14
—	—	—	—	—	—	—	402 841	873 384	—	*216,79*	—	15
—	—	—	—	—	—	—	394 176	665 955	550 047	*168,95*	*139,54*	16
—	—	—	—	—	—	—	537 408	1 107 502	950 915	*206,05*	*176,94*	17
—	—	—	—	—	—	—	14 327	28 730	—	*200,53*	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	5942	8807	—	*148,22*	—	- b
—	—	—	—	—	2252	—	—	—	—	—	—	19a
—	—	—	—	—	1485	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	423 111	917 112	684 255	*216,73*	*161,72*	20a - b
—	—	—	—	—	—	—	77 027	136 972	88 218	*177,82*	*114,53*	- c
—	—	—	—	—	—	—	107 373	241 572	176 888	*224,98*	*164,74*	21
—	—	—	—	—	—	—	54 931	144 152	103 302	*262,42*	*188,06*	22
—	—	—	—	—	75*	—	—	—	—	—	—	23
—	—	—	—	—	—	—	33 968	45 893	—	*135,10*	—	24
7323	7905	—	*107,93*	—	—	—	95 295	101 565	—	*106,58*	—	25
—	—	—	—	—	6874	—	398 539	604 556	—	*153,44*	—	26
—	—	—	—	—	1079	—	215 388	420 427	374 040	*195,195*	*173,639*	27
26 103	29 709	—	*113,81*	—	—	—	233 574	366 339	—	*156,84*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	162 246	312 387	283 546	*192,54*	*174,77*	29
—	—	—	—	—	—	—	142 251	260 241	210 594	*182,93*	*148,03*	30a
—	—	—	—	—	—	—	71 562	107 510	92 400	*150,23*	*129,12*	- b
—	—	—	—	—	—	—	85 117	138 067	123 713	*162,21*	*145,34*	- c
—	—	—	—	—	—	—	138 588	376 180	—	*271,44*	—	31
—	—	—	—	—	—	—	32 702	58 688*	—	*179,46**	—	32
—	—	—	—	—	—	—	10 313	9850	8951	*95,51*	*86,79*	33
—	—	—	—	—	—	—	181 451	202 617*	162 090	*111,77*	*89,33*	34
—	—	—	—	—	—	—	14 734	16 546	—	*112,30*	—	35
—	—	—	—	—	163 109	—	—	—	—	—	—	36

(Fortf.) I. Leistungen der

(Fortf.) A. Loko-

II. Privatbahnen.

(Fortf.)

		123				124				125		126		
		Im Betriebsjahre 1866 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen.		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt Klftr.	b. pro Nutzmeile. Cub.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klftr.	c. pro Nutzmeile. Cub.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1436	1222	3466	42	—	—	—	—	253	0,34	—	—	—
38	Leipzig-Dresdener . . .	2128	6788	12 304	i. R. 123c	18,0	30,0	100,0	—	240	0,16	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	10 532	—	—	—	18,0	—	—	37	0,47	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	106,98	0,25	—	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	730	2580	9939	—	18,0	24,0	96,0	—	116,5	0,092	—	—	—
42	a. Magdeburg-Halberstädter	1855	2991	8738	i. R. 123c	19,80	29,30	61,70	i. R. 124c	145	0,173	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	730	739	2348	" " 123c	12,0	20,0	65,0	25,0	251	0,47	—	—	—
	c. Cöthen-Wegelebener . .	218	1006	7826	2105	15,45	36,25	44,89	39,0	40	0,106	—	—	—
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	18,93	35,98	13,94	169	0,28	—	—	—
44	Neisse-Brieger	—	25	2278	164	—	45,0	37,0	22,0	20,8	0,15	—	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	—	808	1525	76	—	26,0	69,0	30,0	10,89	0,049	—	—	—
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	2142	—	—	—	30,0	—	28	0,13	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	732	1524	153	—	18,0	46,0	24,0	51,3	0,34	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	368 1134	736 3246	1600 6260	—	14,0 14,0	18,0 18,0	60,0 60,0	—	73,8 276	0,18 0,15	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	368 971	736 3083	1359 4330	—	14,0 14,0	18,0 18,0	70,0 70,0	—	21 90	0,15 0,15	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	— —	552 1830	364 2240	—	— —	14,0 14,0	30,0 26,0	—	2,8 11	0,15 0,15	—	—	—
49	Rheinische	5110	17 048	14 194	2114	15,05	19,32	53,11	20,02	805*	0,155	—	—	—
50	Schleswigsche	i. R. 123b	730	2934	i. R. 123c	—	—	—	—	91	0,14	68 604	590*	0,51
51	Taunus-E.	1947	4180*	324	u. not.	—*	—*	—*	—	146,32	0,40	—	—	—
52	a. Thüringische	2920*	4320	7815	—	20,0	30,0	71,70	25,0	636,45	0,29	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1435	2515	12	—	17,50	46,54	14,63	166	0,282	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	—	722	761	138	—	16,0	25,0	22,0	31,94	0,30	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	640	3263	—	—	18,0	59,0	12,0	104	0,59	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	—	1933	3383	62	—	17,0	57,0	17,0	231,6	0,31	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	—	2	1442	2	—	6,0	44,0	15,0	109,3*	2,40	—	—	—
57	Buschtêh-rader a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .	— —	11 —	4208 —	11 —	— —	12,0 —	66,0 —	22,0 —	103,36 —	0,35 —	— —	— —	— —
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	728	3218	93	—	20,6	70,4	36,8	1390,6*	1,18	—	—	—
59	Graz-Köflacher	—	823	1842	26	—	18,0	38,0	36,0	45,8	0,34	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	372	5812	22 739	250	10,0	30,0	84,0	20,0	1106,15	0,26	—	—	—
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	1460 —	6486 —	8143 —	1044 —	12,0 —	30,0 —	54,0 —	12,0 —	2778 —	0,98 —	— —	— —	— —
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	1932*	i. R. 123c	—	—	57,57	—	311,48	2,15	4656	822,37	19,8
63	a. Oesterreichische nördliche .	81	1698	12 308	" " 123c	10,58	25,09	77,13	41,32	1394	0,47	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	187	1560	10 021	" " 123c	10,38	27,22	88,04	38,68	2463	0,70	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	1474	2054	—	—	18,17	86,52	43,36	520	0,99	1410	309,1	23,8
64	a. Südbahn, Oesterreichische	238	14 039	42 290	116	10,87	30,08	49,11	41,82	551	0,055	—	—	—
	b. Nordtiroler	—	713	2333	267	—	23,0	56,0	19,0	91	0,50	4226	685	17,3
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	1242	3281	205	—	17,0	44,0	23,0	261	0,41	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	735	4427	180	—	33,48	72,11	33,47	in Kol. 126b	—	133 607	24056*	19,40
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—	1465	1163	143	—	18,259	43,79	24,62	113,5	0,43	—	—	—
68	Lüttich-Maastrichter . . .	—	4380	1850	—	—	20,0	38,0	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	4564	5439	7590	1063	9,42	16,30	62,44	68,0	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	i. R. 123c	in Kol. 123c	8197	—	—	—	—	—	1081	0,56	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	" " 123c	3611	—	—	—	—	—	233	0,44	—	—	—

127					128		129					
Transportmittel im Betriebsjahre 1866.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	b. Braunkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	114 842	188 874	161 400	*164,46*	*140,98*	37
—	—	—	—	—	—	—	164 088	307 717		*187,53*	—	38
8451	5428	—	*64,23*	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	45 297	84 378	63 585	*186,28*	*140,37*	40
—	—	—	—	—	998*	—	137 390	346 416	345 417	*252,14*	*251,41*	41
—	—	—	—	—	—	—	90 684	209 509	—	*231,04*	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	57 433	91 462	—	*159,25*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	40 834	72 040	—	*176,42*	—	- c
—	—	—	—	—	in Kol. 129b	—	65 299	58 858	—	*90,14*	—	43
—	—	—	—	—	—	—	15 375	35 866	28 556	*233,14*	*185,73*	44
—	—	—	—	—	—	—	24 025	56 121	47 001	*233,59*	*195,63*	45
—	—	—	—	—	—	—	22 908	43 573	37 375	*190,21*	*163,15*	46
—	—	—	—	—	—	—	16 453	26 027	21 951	*158,19*	*133,42*	47
—	—	—	—	—	—	—	53 211	79 972	—	*150,30*	—	
—	—	—	—	—	—	—	199 750	274 051	—	*137,20*	—	48a
—	—	—	—	—	—	—	15 658	21 385	—	*136,58*	—	
—	—	—	—	—	—	—	65 026	95 033	—	*146,15*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	1910	2689	—	*140,78*	—	
—	—	—	—	—	—	—	7967	11 860	—	*148,86*	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	469 042	754 383	567 880	*160,83*	*121,07*	49
—	—	—	—	—	3164	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	897	—	3516	2209	—	*62,83*	—	51
—	—	—	—	—	19,313	—	—	—	—	—	—	52a
—	—	—	—	—	—	—	63 388	183 411	167 807	*289,34*	*264,73*	- b
—	—	—	—	—	—	—	11 671	19 774	15 254	*169,43*	*130,71*	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	79 619	223 133	—	*280,25*	—	55
—	—	—	—	—	—	—	4914	19 079	12 677	*388,26*	*257,98*	56
—	—	—	—	—	—	—	32 432	71 774	52 463	*221,31*	*161,76*	57ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	126 839	433 721	397 463	*341,95*	*313,36*	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
—	—	—	—	—	—	—	403 011	907 739	783 262	*225,31*	*194,35*	60
—	—	—	—	—	—	—	135 960	380 689	306 713	*280,0*	*225,59*	61a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
11 001	26 733	—	*243,0*	—	—	—	7*	—	21	*300,0*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	278 269	564 676	489 727	*202,92*	*175,95*	63a
—	—	—	—	—	15 037	—	356 314	632 080	577 389	*177,39*	*162,04*	- b
—	—	—	—	—	17 042	—	18 394	44 297	36 402	*240,82*	*197,89*	- c
33 937	86 200	73 270	*254,0*	*215,93*	—	—	—	—	—	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	15 426	38 240	—	*247,89*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	68 771	193 644	169 076	*281,58*	*245,83*	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	28 325	79 381	68 813	*280,25*	*242,94*	67
—	—	—	—	—	—	—	22 729	29 053	22 667	*127,82*	*99,73*	68
—	—	—	—	—	—	—	179 028	317 889	—	*177,57*	—	69
—	—	—	—	—	—	—	206 656	602 077	578 636	*291,34*	*280,0*	70a
—	—	—	—	—	—	—	56 709	130 594	123 057	*230,29*	*217,0*	- b

	I. Staatsbahnen.	130				131					132	
		(Forts.) **I. Leistungen der**										
		(Forts.) A. **Loko-**										
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen,	
		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt brutto	c. überhaupt netto	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto	b. überhaupt netto	c. pro Nutzmeile brutto	c. pro Nutzmeile netto	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen
				Zoll-Centner.			Zoll-Centner.		Zoll-Pfund.			
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	9638	54 440	42 679	*564,447*	*442,62*	—	—
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	—	245 339	606 597*	450 915	—	—	—	—	—	—	—
5	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hannoversche v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	—	690 046	857 366	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hannoversche v. 1. Juli bis 31. Dzbr. 66	—	359 754	447 995	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	548 179	1 280 689*	1 049 707*	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	verschieden	—*	267 030	—	—	—	—	—	—	verschieden	—*
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	verschieden	11 801	28 402	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	9368	18 737	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
23	Aachen-Mastrichter	—	49 224*	99 318	72 888	—	—	—	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	1 : 1,5	601	1624	1060	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 10	766 355	1 689 576	1 099 933	—	—	—	—	—	—	—

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

132	133						134				135	
icht mit Steinkohlen.	Torf, ungemischt.						Torf, gemischt mit Coals oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coals u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht	
c. überhaupt	a. bei	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile			a.	b. bei	c. überhaupt.			
brutto	netto	Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Kilogr.	Z.-Pfd.	Gramm.	Mischungs-Verhältniß.	Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Kilogr.	brutto	netto
Zoll-Centner.											Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,376	4,245	1
—	—	268 798	—	61 806	—	23,35	1 Klafter: 7,01 Ctr.	24 540*	3 770 948*	2959*	6,675	4,951	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,022	5,112	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,734	4,263	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,330	4,953	5
—	—	—	—	—	—	—	—	690 046	60 007	—	4,393*	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	359 754	31 273	—	4,300*	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,634	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,402	3,390	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,931	2,664	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,902	3,076	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,857	3,194	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,178	5,134	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,333	3,188	13
446	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,737	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,746	—	15
—	—	64 987	—	7885	—	13,10	—	—	—	—	5,202	4 255	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,307	4,139	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,968	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,478	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,960	—	19a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,660	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,389	2,329	20ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,556	2,290	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,921	5,963	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,334	4,339	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,981	5,857	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,297	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,672	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,656	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,656	4,131	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,355*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,197	3,140	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,459	3,609	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,304	4,363	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,108	5,473	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,375	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,953*	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,972	4,518	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,433*	2,746*	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,745	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,378	3,513	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	130				131					132	
		(Forts.) I. Leistungen der										
		(Forts.) A. Loko-										
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen,	
		a.	b.	c.		a.	b.		c.		a.	b.
		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen	überhaupt brutto	überhaupt netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto	überhaupt netto	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen
				Zoll-Centner.			Zoll-Centner.		Zoll-Pfund.			
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Leipzig-Dresdener . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Wegelebener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Schleswigsche	—	68 604	62 974	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	1 : 0,02	36 208	39 494	—	—	—	—	—	—	—	—
52	a. Thüringische	—	239 765	504 750	397 808	—	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	12 505	69 035	43 435	*552,06*	*347,34*	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Buschtehrader: a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtehrader: b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtehrader: c. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Graz-Köflacher	—	—	—	—	14 468	56 287	52 916	*389,04*	*365,74*	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 : 2	45 050
61	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	—	168 366	777 361	—	*461,71*	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth: b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	39 707	168 151	147 420	*423,45*	*371,21*	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	25 : 10	23 589	51 737	41 559	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer .	35 : 100	36 468	78 032	64 543	—	—	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	1 047 387	1 008 020	3 406 820	*382,67*	*325,27*	—	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132	133						134				135	

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

ist mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt		a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt.				
brutto	netto		Z.-Ctr.	Kilo.	Z.-Pfd.	Cntsr.			Z.-Ctr.	Kilo.	brutto	netto	
Zoll-Centner.											Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,791	1,094	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,866	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,456	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,782	1,357	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,999	5,084	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,639	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,313	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,193	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,384	—	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,749	5,314	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,366	4,661	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,775	5,812	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,818	5,750	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,871	—	48a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,859	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,173	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,694	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,313	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,340	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,568	4,419	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,234	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,229	3,003	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,342	4,411	52a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,071	8,299	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,939	5,130	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,494 Brnkhl.	12,894 Brnkhl.	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,287	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,513	5,658	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,041	6,609	57ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,993*	5,491*	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,450 Brnkhl.	13,394 Brnkhl.	59
120824	106484	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,300	2,768	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,108 Brnkhl.*	—	61a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,319*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,670	3,196	63a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,558	2,321	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,361	3,707	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,733	7,423	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,278	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,327	8,144	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,307 Cbfß. Holz	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,161	8,598	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,758	6,633	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,147	—	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,264	6,021	70a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,528	6,193	- b

136 137

(Forts.) I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) A. Lokomotiven.

	I. Staatsbahnen.	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen. Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1866 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
1	Badische	1,04	—	7,57	—	—	—	171 185	11,07	4,22
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	1,39	—	6,86	5,76	6,57	0,60	664 112	20,09	5,32
3	Bebra-Hanauer	2,0	—	8,5	—	—	—	5 552	13,87	7,01
4	Braunschweigische	1,164*	9,732	9,732	—	—	—	202 388	24,75	6,03
5	Friedrich-Franz-E.	1,6	—	12,5	—	—	—	13 802	11,94	11,39
6	Hanno- versche	v. 1. Juli 65 bis 31. Juni 66: 0,63	9,11	7,88	—	6,65	—	347 863	15,12	4,11
		v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66: 0,60	9,10	7,80	—	6,71	—	181 352	15,12	4,03
7	Main-Neckar	1,63	—	7,78	—	—	—	31 014	10,66	4,27
8	Main-Weser	2,033	—	8,128	—	—	—	76 292*	15,05	4,31
9	Nassauische	1,994	—	6,806	—	—	—	31 443	7,40	3,316
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	1,242	11,0	6,43	—	—	—	284 181*	15,55*	3,0*
11	Preuß. Ostbahn	0,94	—	8,19	—	—	—	234 590	14,53	3,03
12	Saarbrücker	1,501	—	4,022	—	—	—	57 309	11,15	4,20
13	Westfälische	1,7	—	6,31	—	—	—	74 025*	13,75	3,62
14	Sächsische östliche	3,0	12,0	6,0	3,0	—	—	66 946	14,71	2,93
15	Sächsische westliche	2,0	—	5,0	—	—	—	141 257	10,54	2,11
16	Württembergische	2,21	—	8,22	—	—	0,71	212 190	13,86	5,21
	II. Privatbahnen.									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	2,03	—	3,63	—	—	—	138 852	7,75	2,03
18	a. Gößnitz-Geraer	2,0	—	5,0	—	—	—	4 361	9,13	3,26
	b. Greiz-Brunner	2,0	—	5,0	—	—	—	1 632	8,24	5,66
19	a. Löbau-Zittauer	4,0	12,0	6,0	—	—	—	7 291	18,33	3,99
	b. Zittau-Reichenberger	4,0	12,0	6,0	—	—	—	4 810	15,40	3,99
20	a. Oberschlesische	0,97	—	3,21	—	—	—	108 779*	7,71	1,03
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	0,78	—	8,085	—	—	—	39 386*	15,34	3,69
21	Rhein-Nahe-E.	1,482	—	4,601	—	—	—	35 921	10,036	3,71
22	Wilhelms-Bahn	0,27	—	2,35	—	—	—	11 753	6,42	1,86
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	2,33	9,19	6,08	7,86*	—	—	25 733	15,68	7,41
24	Alberts-Bahn	1,21	—	5,2	—	—	—	8 401	7,42	3,19
25	Altona Kieler	1,27	15,0	9,38	—	—	—	41 096	12,01	4,36
26	Bayerische Ostbahnen	1,36	7,0	6,52	—	—	—	135 653	10,21	3,71
27	Berlin Anhaltische	1,48	12,0	9,34	—	—	—	134 758	18,72	5,31
28	a. Berlin-Hamburger	1,89	14,22	9,40	—	—	—	145 193	16,77	4,16
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1,30	—	9,73	—	—	—	100 898	18,63	4,61
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1,333	—	10,251	—	—	—	89 906*	18,96	5,33
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1,333	—	10,251	—	—	—	37 118*	15,36	6,331
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1,333	—	10,251	—	—	—	47 724*	16,42	7,61
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	2,0	—	5,0	—	—	—	67 355	14,38	4,11
32	Frankfurt-Hanauer	1,16	—	8,50	—	—	—	16 985*	15,35	4,13*
33	Glückstadt-Elmshorner	1,44	—	9,41	—	—	—	3 256	9,47	5,92
34	Hessische Ludwigs-E.	2,04	—	7,03	—	—	—	50 129*	8,38	3,05*
35	Homburger	2,6	—	8,1	—	—	—	4 472	9,11	6,16
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1,3	5,8	3,7	—	—	—	247 990*	9,71	2,39

136 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

	Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1866 verbrauchten Brennmaterials.		
	a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coals. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
47 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1,42	—	6,42	—	—	—	42 033	*10,98*	*3,84*
48 Leipzig-Dresdener . . .	1,936	—	8,393	—	—	—	87 100*	*15,92*	*3,94*
49 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2,95	14,15	—	—	—	—	2 861	*10,16*	*6,56*
50 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	1,931	—	11,93	—	—	—	37 497	*24,83*	*9,25*
51 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	2,52	13,75	7,58	—	—	—	88 805	*19,39*	*4,71*
52 a. Magdeburg-Halberstädter	2,27	—	9,90	—	—	—	68 673	*22,72*	*5,50*
b. Magdeb.-Wittenbergesche	0,83	—	10,70	—	—	—	33 300	*17,39*	*5,65*
c. Cöthener-Wegelebener .	2,27	—	9,90	—	—	—	27 711	*20,36*	*11,35*
53 Mecklenburgische	0,79	15,92	9,81	—	—	—	23 845	*10,95*	*4,93*
54 Neiße-Brieger	0,9	—	6,16	—	—	—	7 437	*14,31*	*5,94*
55 Niederschlesische Zweigbahn .	0,685	—	8,041	—	—	—	15 069	*18,82*	*5,35*
56 Oppeln-Tarnowitzer . . .	0,92	—	4,84	—	—	—	7 128	*9,33*	*3,99*
57 Ostpreußische Südbahn . .	1,77	—	9,50	—	—	—	8 498	*15,49*	*8,62*
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1,680	—	5,714	—	—	—	15 693	*8,85*	*2,71*
	1,680	—	5,714	—	—	—	55 661	*8,36*	*2,81*
b. Pfälzische Maximiliansb.	1,680	—	5,714	—	—	—	4 204	*8,93*	*3,60*
	1,680	—	5,714	—	—	—	18 662	*8,61*	*3,31*
c. Neustadt-Dürkheimer . .	1,680	—	5,714	—	—	—	530	*8,32*	*4,64*
	1,680	—	5,714	—	—	—	2 329	*8,76*	*4,62*
59 Rheinische	1,66	—	4,90	—	—	—	128 795*	*8,39**	*3,61*
60 Schleswigsche	1,0	19,5	10,5	—	—	—	23 969	*10,48*	*4,20*
61 Taunus-E.	0,625	8,57	8,57	—	—	—	15 610	*11,79*	*4,26*
62 a. Thüringische	1,94	12,02	7,83	—	—	—	143 125	*17,91*	*5,45*
b. Werra-E.	1,29	—	7,79	—	—	—	48 389	*22,90*	*8,62*
63 Tilsit-Insterburger . . .	1,07	—	9,75	—	—	—	6 543	*16,82*	*8,38*
64 Aussig-Teplitzer	0,6	—	—	1,5	—	—	3 769	*9,04*	*4,03*
65 Böhmische Westbahn . .	1,0	—	3,09	—	—	—	23 853	*8,99*	*3,19*
66 Brünn-Rossitzer	1,56	—	7,5	—	—	—	5 065	*30,92*	*8,14*
67 Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	1,2	—	5,53	—	—	—	13 699	*12,67*	*6,21*
b. Prag-Wejhybka									
c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Galizische Carl-Ludwig-B.	1,02	—	5,0	—	—	—	77 903	*18,43*	*3,88*
69 Graz-Köflacher	0,65	—	—	1,56	—	—	2 701	*5,60*	*2,50*
70 Kaiser Ferdinands Nordb. .	1,4	6,7	4,4	3,4	—	—	223 469	*14,96*	*2,50*
71 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	1,41	—	10,91	3,73	—	—	244 448	*24,09*	*7,46*
b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72 Mohacs-Fünfkirchener . .	1,27	8,0	3,76	—	—	—	12 476	*23,59*	*4,58*
73 a. Oesterreichische nördliche .	1,82	—	5,476	3,131	—	—	131 521	*12,41*	*2,37*
b. Oesterreichische südöstliche	1,737	8,642	10,576	—	—	—	243 871	*19,958*	*3,21*
c. Wien-Neu-Szönyer .	1,77	14,26	14,64	—	—	—	61 644	*32,86*	*6,78*
74 a. Südbahn, Oesterreichische	1,14	16,53	—	4,49	—	—	623 360	*17,29*	*4,79*
b. Nordtiroler	1,24	—	14,55	—	—	—	17 145	*26,17*	*7,83*
75 Süd-Norddeutsche . . .	1,17	—	4,67	—	—	—	31 258	*13,64*	*5,42*
76 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	134 872	*30,28*	*5,74*
77 Turnau-Kralup-Prager . .	1,9	—	3,9	—	—	—	11 140	*11,80*	*5,13*
78 Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	5,0	—	—	—	4 920	*6,49*	*5,34*
79 Niederländische Rhein-E. .	—	—	5,36	—	—	—	56 769	*9,51*	*3,95*
80 a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	—	—	81 792	*11,87*	*3,96*
b. Warschau-Bromberger . .	—	—	—	—	—	—	26 266	*13,89*	*4,73*

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) **A. Loko-**

	I. Staatsbahnen.	123				124				125		126		
		Im Betriebsjahre 1866 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz. Anheizen.		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt Klftr.	b. pro Nutzmeile. Grsch.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klftr.	c. pro Nutzmeile. Grsch.
1	Badische	9733	40 757	11 565	67	14,26	22,88	49,72	21,03	659	0,15	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3465	0,377	—	—	—
3	Bebra-Hanauer	—	—	2470	418	—	—	—	—	27,1	0,16	—	—	—
4	Braunschweigische	3840	15 789	15 429	3110	20,0	20,0	66,0	66,0	624,54*	0,27	—	—	—
5	Friedrich-Franz-E.	—	2947	626	121	—	7,34	32,30	13,12	116	0,36	—	—	—
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr 66	l. R. 123c / " " 123c	in Kol. 123c / " " 123c	78 331 / 42 111	l. R. 123c / " " 123c	l. R. 124c / " " 124c	l. R. 124c / " " 124c	41,47 / 40,33	26,83 / 26,06	3149 / 1940	0,50 / 0,58	— / —	— / —	— / —
7	Main-Neckar	1129	4257	1700	910	—	—	—	—	198	0,24	—	—	—
8	Main-Weser	1214	1783	5119*	241	23,53	25,83	56,67	29,03	443,03*	0,31	—	—	—
9	Nassauische	—	5927	3664	73	—	15,44	53,86	12,42	169,2	0,14	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1463	13 154	8451	4490	20,49	35,25	116,43	36,42	1251	0,24	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	3651	4059	4184	u. not.	18,6	39,1	87,0	44,3	1060	0,226	—	—	—
12	Saarbrücker	288	7457	34 799	2111	12,0	16,0	52,0	40,0	202,29*	0,142	—	—	—
13	Westfälische	—	3716	8373	428	—	19,0	65,3	34,0	378,7	0,23	—	—	—
14	Sächsische östliche	704	9424	5222	113	23,0	32,0	106,0	25,0	198	0,137	—	—	—
15	Sächsische westliche	l. R. 123b	2435	3326	117	l. R. 124b	41,0	81,0	35,0	152	0,08	—	—	—
16	Württembergische	1095	23 135	12 410	404	18,0	21,0	50,0	20,0	613	0,14	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	l. R. 123b	38 799	47 372	1915	19,0	19,0	66,0	28,0	647	0,13	—	—	—
18	a. Gößnitz-Geraer	—	1126	1868	133	—	17,0	43,0	38,0	6	0,04	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	3282	3	444	—	16,0	25,0	32,0	1,5	0,03	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—	—	2959	170	—	—	59,0	13,0	15	0,137	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3004	—	—	—	50,0	—	10	0,115	—	—	—
20	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	732	4462	17 606	411	16,36	23,12	84,79	30,48	515,4	0,13	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	1474	1830	u. not.	—	22,55	84,42	36,48	143,23	0,20	—	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	348	2332	5846	511	12,0	15,0	46,9	32,1	154,72	0,135	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	708	818	5801	143	16,0	34,0	47,0	26,0	197	0,40	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
23	Aachen-Mastrichter	518	2599	5243	—	14,0	17,0	117,0	—	45,4	0,10	—	—	—
24	Alberts-Bahn	—	3465	2661	—	—	26,0	88,0	—	22	0,069	—	—	—
25	Altona-Kieler	1460	2370	11 605	1852	11,0	16,0	51,0	34,0	123	0,13	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	3160	6570	13 140	—	12,0	20,0	60,0	20,0	554	0,15	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	4449	7091	7962	737	19,27	22,63	73,01	35,74	573,93	0,29	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2169	1491	6845	1705	14,31	30,25	70,46	37,35	1049	0,436	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1496	8115	4857	—	19,9	21,6	64,2	—	253,43	0,17	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn / b. Hinterpommer / c. Vorpommersche	in Kol. 123b	9795 / 6746 / 9994	in Kol. 123b	1645 / 106 / 587	12,0 / 17,0 / 19,0	29,0 / 21,0 / 20,0	75,0 / 56,0 / 44,0	50,0 / 16,0 / 23,0	204,5 / 79,8 / 113,9	0,16 / 0,12 / 0,14	— / — / —	— / — / —	— / — / —
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	4479	3384	1043	—	32,0	85,0	45,0	472,2	0,37	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	1355	3198	2222	1550*	16,0	24,0	48,0	48,0*	60	0,19	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	2245	97	—	—	19,23	8,31	19	0,20	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	6426	14 734	10 562	—	11,84	18,02	70,23	29,30	352	0,21	—	—	—
35	Homburger	2160	2931	720	53	l. R. 124b	17,0	l. R. 124b	5,0	24	0,19	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	4016	19 778	42 578	l. R. 123c	17,0	27,0	68,0	l. R. 124c	95	0,01	—	—	—

127					128		129				
Transportmittel im Betriebsjahre 1866.											
motiven.											
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:											
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.				
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	b. Braunkohlen.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.)	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	463 827	668 555	619 519	*144,14*	*133,57*	1
—	—	—	—	—	—	—	479 356	1 342 346*	969 920*	*280,450*	*202,338*	2
—	—	—	—	—	—	—	13 274	18 670	14411	*152,11*	*117,11*	3
—	—	—	—	—	in Kol. 130c	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	34 664	23 2 3	21 736	*67,08*	*62,70*	5
—	—	—	—	—	359 957	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	126 929	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	87 291	118 999	—	*136,32*	—	7
—	—	—	—	—	—	—	152 029	268 099*	206 471	*176,35*	*135,81*	8
—	—	—	—	—	—	—	127 412	133 394	90 415	*104,69*	*70,96*	9
—	—	—	—	—	46 517*	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	484 474	845 636	700 213	*174,55*	*144,53*	11
—	—	—	—	—	—	—	154 158	344 399	246 525	*223,41*	*159,92*	12
—	—	—	—	—	—	—	161 470	318 698	234 368	*197,37*	*145,15*	13
—	—	—	—	—	13 181	in Kol. 128a	14 250	36 947	—	*258,57*	—	14
—	—	—	—	—	—	—	402 841	873 384	—	*216,79*	—	15
—	—	—	—	—	—	—	394 176	665 955	550 047	*168,93*	*139,51*	16
—	—	—	—	—	—	—	537 408	1 107 502	950 915	*206,05*	*176,94*	17
—	—	—	—	—	—	—	14 327	28 730	—	*200,53*	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	5942	8807	—	*148,22*	—	- b
—	—	—	—	—	2252	—	—	—	—	—	—	19a
—	—	—	—	—	1485	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	423 111	917 112	684 255	*216,73*	*161,72*	20a - b
—	—	—	—	—	—	—	77 027	136 972	88 218	*177,62*	*114,53*	- c
—	—	—	—	—	—	—	107 373	241 572	176 888	*224,98*	*164,74*	21
—	—	—	—	—	—	—	54 931	144 152	103 302	*262,42*	*188,06*	22
—	—	—	—	—	75*	—	—	—	—	—	—	23
—	—	—	—	—	—	—	33 968	45 893	—	*135,10*	—	24
7323	7905	—	*107,93*	—	—	—	95 295	101 565	—	*106,58*	—	25
—	—	—	—	—	6874	—	398 539	604 556	—	*153,44*	—	26
—	—	—	—	—	1079	—	215 388	420 427	374 040	*195,195*	*173,659*	27
26 103	29 709	—	*113,81*	—	—	—	233 574	366 339	—	*156,84*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	162 246	312 387	283 546	*192,54*	*174,77*	29
—	—	—	—	—	—	—	142 254	260 241	210 594	*182,93*	*148,03*	30a
—	—	—	—	—	—	—	71 562	107 510	92 400	*150,23*	*129,12*	- b
—	—	—	—	—	—	—	85 117	138 067	123 713	*162,21*	*145,34*	- c
—	—	—	—	—	—	—	138 588	376 180	—	*271,44*	—	31
—	—	—	—	—	—	—	32 702	58 688*	—	*179,46**	—	32
—	—	—	—	—	—	—	10 313	9850	8951	*95,51*	*86,79*	33
—	—	—	—	—	—	—	181 451	202 617*	162 090	*111,77*	*89,33*	34
—	—	—	—	—	—	—	14 734	16 546	—	*112,30*	—	35
—	—	—	—	—	163 109	—	—	—	—	—	—	36

II. Privatbahnen. (Forts.)		123				124				125		126		
		(Forts.) I. Leistungen der												
		(Forts.) A. Loko-												
		Im Betriebsjahre 1866 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven				
										Holz z. Anheizen.		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-	b. Personen-	c. Güter- u. gemischte	d. Mater.- und Arbeits-	a. Courier- und Schnell-	b. Personen-	c. Güter- und gemischten	d. Mater.- und Arbeits-	a. überhaupt	b. pro Nutzmeile.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt	c. pro Nutzmeile.
		Zügen.								Klftr.	Gr.		Klftr.	Gr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1436	1222	3466	42	—	—	—	—	253	0,24	—	—	—
38	Leipzig-Dresdener . . .	2128	6788	12304	i. R. 123c	18,0	30,0	100,0	—	240	0,16	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	10532	—	—	—	18,0	—	—	37	0,07	—	—	—
40	Lübeck Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	106,48	0,25	—	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	730	2580	9939	—	18,0	24,0	96,0	—	116,5	0,092	—	—	—
42	a. Magdeburg-Halberstädter	1855	2991	8738	i. R. 123c	19,80	29,30	61,70	i. R. 124c	145	0,173	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	730	739	2348	" " 123c	12,0	20,0	65,0	25,0	251	0,47	—	—	—
	c. Cöthen-Wegelebener . .	218	1006	7826	2105	15,45	36,35	44,89	39,0	40	0,106	—	—	—
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	18,93	35,98	13,94	169	0,28	—	—	—
44	Neisse-Brieger	—	25	2278	164	—	45,0	37,0	22,0	20,8	0,15	—	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	—	808	1525	76	—	26,0	69,0	30,0	10,89	0,049	—	—	—
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	2142	—	—	—	30,0	—	28	0,13	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	732	1524	153	—	18,0	46,0	24,0	51,3	0,34	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	368 1134	736 3246	1600 6260	— —	14,0 14,0	18,0 18,0	60,0 60,0	— —	73,8 276	0,18 0,15	— —	— —	— —
	b. Pfälzische Maximiliansb.	368 971	736 3083	1357 4330	— —	14,0 14,0	18,0 18,0	70,0 70,0	— —	21 90	0,18 0,15	— —	— —	— —
	c. Neustadt-Dürkheimer .	— —	552 1830	368 2240	— —	— —	14,0 14,0	30,0 26,0	— —	7,6 11	0,18 0,15	— —	— —	— —
49	Rheinische	5110	17048	14194	2114	15,05	19,32	53,11	20,02	805*	0,185	—	—	—
50	Schleswigsche	i. R. 123b	730	2934	i. R. 123c	—	—	—	—	91	0,14	68604	590*	0,93
51	Taunus-E.	1947	4180*	324	u. not.	—*	—*	—*	—	146,39	0,40	—	—	—
52	a. Thüringische	2920*	4320	7815	—	20,0	30,0	71,70	25,0	636,45	0,29	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1435	2515	12	—	17,50	46,54	14,63	166	0,363	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	—	722	761	138	—	16,0	25,0	22,0	31,94	0,30	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	640	3263	—	—	18,0	59,0	12,0	104	0,59	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	—	1933	3383	62	—	17,0	57,0	17,0	231,6	0,31	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	—	2	1442	2	—	6,0	44,0	15,0	109,3*	2,40	—	—	—
57	Buschtehrader: a. Kralup-Kladno	—	11	4208	11	—	12,0	66,0	22,0	103,36	0,33	—	—	—
	b. Prag-Wejhybka													
	c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	728	3218	93	—	20,6	70,4	36,8	1390,6*	1,18	—	—	—
59	Graz-Köflacher	—	823	1842	26	—	18,0	38,0	36,0	45,8	0,31	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	372	5812	22739	250	10,0	30,0	84,0	20,0	1106,15	0,26	—	—	—
61	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn .	1460	6486	8143	1044	12,0	30,0	54,0	12,0	2778	0,94	—	—	—
	b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	1932*	i. R. 123c	—	—	57,57	—	311,48	2,15	4656	822,27	19,07
63	a. Oesterreichische nördliche .	81	1698	12308	" " 123c	10,58	25,09	77,12	41,52	1394	0,47	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	187	1560	10021	" " 123c	10,38	27,22	88,04	38,68	2463	0,20	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	1474	2054	—	—	18,17	86,52	43,36	520	0,99	1410	309,1	23,68
64	a. Südbahn, Oesterreichische	238	14039	42290	116	10,87	30,08	49,11	41,82	551	0,055	—	—	—
	b. Nordtiroler	—	713	2333	267	—	23,0	56,0	19,0	91	0,50	4226	685	17,31
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	1242	3281	205	—	17,0	44,0	23,0	261	0,41	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	735	4427	180	—	33,48	72,11	33,47	in Kol. 126b	—	133607	24056*	19,443
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—	1465	1163	143	—	18,259	43,79	24,62	113,5	0,43	—	—	—
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	4380	1850	—	—	20,0	38,0	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	4564	5439	7590	1063	9,42	16,30	62,44	68,0	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	i. R. 123c	in Kol. 123c	8197	—	—	—	—	—	1081	0,56	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	" " 123c	3611	—	—	—	—	—	233	0,44	—	—	—

127					128		129					
Transportmittel im Betriebsjahre 1866.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		**Steinkohlen**, ungemischt.					
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks	b. Braunkohlen.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	114 842	188 874	161 400	*164,46*	*140,98*	37
—	—	—	—	—	—	—	164 088	307 717	—	*187,53*	—	38
8451	5428	—	*64,23*	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	45 297	84 378	63 585	*186,26*	*140,37*	40
—	—	—	—	—	998*	—	137 390	346 416	345 417	*252,14*	*251,41*	41
—	—	—	—	—	—	—	90 684	209 509	—	*231,04*	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	57 433	91 462	—	*159,25*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	40 834	72 040	—	*176,42*	—	- c
—	—	—	—	—	in Kol. 129b	—	65 299	58 858	—	*90,14*	—	43
—	—	—	—	—	—	—	15 375	35 866	28 556	*233,14*	*185,73*	44
—	—	—	—	—	—	—	24 025	56 121	47 001	*233,59*	*195,63*	45
—	—	—	—	—	—	—	22 908	43 573	37 375	*190,21*	*163,15*	46
—	—	—	—	—	—	—	16 453	26 027	21 951	*158,19*	*133,42*	47
—	—	—	—	—	—	—	53 211	79 972	—	*150,30*	—	48a
—	—	—	—	—	—	—	199 750	274 051	—	*137,20*	—	
—	—	—	—	—	—	—	15 658	21 345	—	*136,38*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	65 026	95 033	—	*146,15*	—	
—	—	—	—	—	—	—	1910	2689	—	*140,78*	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	7967	11 860	—	*148,86*	—	
—	—	—	—	—	—	—	469 042	754 383	567 880	*160,83*	*121,07*	49
—	—	—	—	—	3164	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	897	—	3516	2209	—	*62,83*	—	51
—	—	—	—	—	19,313	—	—	—	—	—	—	52a
—	—	—	—	—	—	—	63 388	183 411	167 807	*289,34*	*264,73*	- b
—	—	—	—	—	—	—	11 671	19 774	15 254	*169,43*	*130,71*	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	79 619	223 133	—	*280,25*	—	55
—	—	—	—	—	—	—	4914	19 079	12 677	*388,26*	*257,98*	56
—	—	—	—	—	—	—	32 432	71 774	52 463	*221,31*	*161,76*	57ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	126 839	433 721	397 463	*341,93*	*313,36*	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
—	—	—	—	—	—	—	403 011	907 739	783 262	*225,24*	*194,35*	60
—	—	—	—	—	—	—	135 960	380 689	306 713	*280,0*	*225,59*	61a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
11 001	26 733	—	*243,0*	—	—	—	7*	—	21	*300,0*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	278 269	564 676	489 727	*202,92*	*175,99*	63a
—	—	—	—	—	15 037	—	356 314	632 080	577 389	*177,39*	*162,04*	- b
—	—	—	—	—	17 042	—	18 394	44 297	36 402	*240,82*	*197,90*	- c
33 937	86 200	73 270	*254,0*	*215,93*	—	—	—	—	—	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	15 426	38 240	—	*247,89*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	68 771	193 644	169 076	*281,58*	*245,81*	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	28 325	79 381	68 813	*280,25*	*242,94*	67
—	—	—	—	—	—	—	22 729	29 053	22 667	*127,82*	*99,73*	68
—	—	—	—	—	—	—	179 028	317 889		*177,51*	—	69
—	—	—	—	—	—	—	206 656	602 077	578 636	*291,34*	*280,0*	70a
—	—	—	—	—	—	—	56 709	130 594	123 057	*230,29*	*217,0*	- b

	I. Staatsbahnen.	130				131					132	
		(Forts.) I. Leistungen der										
		(Forts.) A. Loko-										
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
		Steinkohlen, gemischt mit Coals.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt brutto	c. überhaupt netto	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto	b. überhaupt netto	c. pro Nutzmeile brutto	c. pro Nutzmeile netto	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen
				Zoll-Centner.			Zoll-Centner.		Zoll-Pfund.			
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	9638	54 440	42 679	*564,847*	*442,82*	—	—
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	—	245 339	606 597*	450 915	—	—	—	—	—	—	—
5	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hanno-verische { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	—	690 046	857 366	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	—	359 754	447 995	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	548 179	1 280 689*	1 049 707*	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	verschieden	—*	267 030	—	—	—	—	—	—	verschieden	—*
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	verschieden	11 801	28 402	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	9368	18 737	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
23	Aachen-Mastrichter	—	49 224*	99 318	72 8 88	—	—	—	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	1 : 1,5	601	1624	1060	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer											
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner { a Stammbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 10	766 355	1 689 576	1 099 933	—	—	—	—	—	—	—

132	133					134				135	

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coals oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt		a.	b.		c.		a.	b.	c.				
brutto	netto	bei	überhaupt		pro Nutzmeile		Mischungs-Verhältniß	bei	überhaupt.		brutto	netto	
Zoll-Centner.		Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Kilo.	Z.-Pfd.	Lpfd.		Nutzmeilen	Z.-Ctr.	Kilo.	Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,576	4,245	1
—	—	268 798	—	61 806	—	23,35	1 Klafter: 7,02 Ctr.	24 540*	3 770 948*	2959*	6,675	4,951	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,822	5,112	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,734	4,263	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,330	4,983	5
—	—	—	—	—	—	—	—	690 046	60 007	—	4,393*	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	353 754	31 272	—	4,380*	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,654	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,402	3,300	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,931	2,664	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,903	3,076	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,857	3,194	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,178	5,138	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,333	3,188	13
446	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,737	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,746	—	15
—	—	64 987	—	7885	—	13,10	—	—	—	—	5,203	4 255	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,307	4,739	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,968	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,478	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,660	—	19a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,660	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,389	2,329	20ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,356	2,390	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,921	5,063	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,331	4,339	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,581	5,457	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,297	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,672	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,656	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,656	4,131	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,355*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,197	3,210	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,459	3,609	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,308	4,363	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,109	5,173	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,575	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,933*	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,972	4,518	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,433*	2,746*	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,745	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,378	3,512	36

II. Privatbahnen. (Forts.)	130				131					132	
					(Forts.) I. Leistungen der						
					(Forts.) A. Loko-						
	Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
	a.	b.	c.		a.	b.		c.		a.	b.
	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen	überhaupt brutto	überhaupt netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto	überhaupt netto	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen
			Zollcentner.			Zollcentner.		Zollpfund.			
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Leipzig-Dresdener . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Cöthen-Wegelebener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45 Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50 Schleswigsche	—	68 604	62 974	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Taunus-E.	1 : 0,02	36 208	39 494	—	—	—	—	—	—	—	—
52 a. Thüringische	—	239 765	504 750	397 808	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53 Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	12 505	69 035	43 435	552,06	347,34	—	—
55 Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Buschtéh-rader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59 Graz-Köflacher	—	—	—	—	14 468	56 287	52 916	389,05	365,74	—	—
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 : 2	45 050
61 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	—	168 366	777 361	—	461,71	—	—	—
b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	39 707	168 151	147 420	423,48	371,37	—	—
b. Oesterreichische südöstliche	25 : 10	23 589	51 737	41 559	—	—	—	—	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer .	35 : 100	36 468	78 032	64 543	—	—	—	—	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	1 017 387	4 008 020	3 406 820	382,67	325,27	—	—
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Lüttich-Maastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132	133						134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coals oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coals u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt		a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt.				
brutto	netto		Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.	Cbfß.			Z.-Ctr.	Klftr.	brutto	netto	
Zoll-Centner.											Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,791	1,094	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,866	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,156	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,782	4,357	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,099	5,054	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,659	—	42a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,313	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,193	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,384	—	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,749	5,374	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,566	4,661	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,775	5,812	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,818	5,750	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,811	—	48a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,850	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,172	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,694	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,512	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,340	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,565	4,419	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,234	—	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,229	3,003	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,543	4,411	52a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,071	8,299	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,039	5,430	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,494 Brutkl.	12,894 Brutkl.	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,287	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,515	5,635	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,041	6,609	57ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,393*	5,191*	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,430 Brutkl.	13,594 Brutkl.	59
120824	106484	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,200	2,561	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,108 Brutkl.*	—	61a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,349*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,670	3,196	63a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,558	2,321	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,361	3,707	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,733	7,423	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,278	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,327	8,144	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,307 Cbfß. Holz	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,161	8,808	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,758	6,833	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,147	—	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,264	6,031	70a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,528	6,102	- b

136 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1866.**

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

		Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1866 verbrauchten Brennmaterials.		
	I. Staatsbahnen.	a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coats. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
1	Badische	1,04	—	7,57	—	—	—	171 185	11,07	4,33
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	1,59	—	6,86	5,76	6,57	0,60	664 112	20,09	5,57
3	Bebra-Hanauer	2,0	—	8,5	—	—	—	5 552	13,87	7,09
4	Braunschweigische	1,164*	9,732	9,732	—	—	—	202 388	24,75	6,59
5	Friedrich-Franz-E.	1,6	—	12,5	—	—	—	13 802	11,94	11,39
6	Hannoversche v. 1. Juli 65 bis 31. Juni 66	0,63	9,11	7,88	—	6,65	—	347 863	15,13	4,41
	Hannoversche v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	0,60	9,30	7,80	—	6,71	—	181 352	15,12	4,33
7	Main-Neckar	1,63	—	7,78	—	—	—	31 014	10,66	4,37
8	Main-Weser	2,053	—	8,128	—	—	—	76 292*	15,05	4,51
9	Nassauische	1,994	—	6,806	—	—	—	31 443	7,40	3,336
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	1,242	11,0	6,43	—	—	—	284 181*	15,35*	3,0*
11	Preuß. Ostbahn	0,94	—	8,19	—	—	—	234 590	14,53	3,93
12	Saarbrücker	1,501	—	4,022	—	—	—	57 309	11,13	4,30
13	Westfälische	1,7	—	6,31	—	—	—	74 025*	13,75	3,62
14	Sächsische östliche	3,0	12,0	6,0	3,0	—	—	66 946	14,71	2,83
15	Sächsische westliche	2,0	—	5,0	—	—	—	141 257	10,54	2,11
16	Württembergische	2,21	—	8,29	—	—	0,71	212 190	13,86	5,39
	II. Privatbahnen.									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	2,03	—	3,63	—	—	—	138 852	7,75	2,89
18	a. Gößnitz-Geraer	2,0	—	5,0	—	—	—	4 361	9,13	3,26
	b. Greiz-Brunner	2,0	—	5,0	—	—	—	1 632	8,34	5,66
19	a. Löbau-Zittauer	4,0	12,0	6,0	—	—	—	7 291	18,53	3,39
	b. Zittau-Reichenberger	4,0	12,0	6,0	—	—	—	4 810	15,40	3,93
20	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	0,97	—	3,71	—	—	—	108 779*	7,71	1,43
	c. Stargard-Posener	0,78	—	8,055	—	—	—	39 386*	15,34	3,61
21	Rhein-Nahe-E.	1,482	—	4,601	—	—	—	35 921	10,036	3,71
22	Wilhelms-Bahn	0,27	—	2,35	—	—	—	11 753	6,42	1,56
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	2,33	9,19	6,08	7,86*	—	—	25 733	15,68	7,44
24	Alberts-Bahn	1,21	—	5,2	—	—	—	8 401	7,42	3,43
25	Altona Kieler	1,27	15,0	9,38	—	—	—	41 096	12,01	4,36
26	Bayerische Ostbahnen	1,36	7,0	6,52	—	—	—	135 653	10,21	3,71
27	Berlin-Anhaltische	1,48	12,0	9,31	—	—	—	134 758	18,72	5,31
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	1,89	14,22	9,40	—	—	—	145 193	16,77	4,16
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1,30	—	9,73	—	—	—	100 898	18,65	4,81
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1,333	—	10,251	—	—	—	89 906*	18,96	5,55
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1,333	—	10,251	—	—	—	37 118*	15,56	6,591
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1,333	—	10,251	—	—	—	47 724*	16,52	7,60
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	2,0	—	5,0	—	—	—	67 355	14,58	4,44
32	Frankfurt-Hanauer	1,16	—	8,50	—	—	—	16 985*	15,58	4,12*
33	Glückstadt-Elmshorner	1,44	—	9,41	—	—	—	3 256	9,47	5,92
34	Hessische Ludwigs-E.	2,04	—	7,03	—	—	—	50 129*	8,28	3,65*
35	Homburger	2,6	—	8,1	—	—	—	4 472	9,11	6,56
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1,3	5,8	3,7	—	—	—	247 990*	9,21	2,59

136

137

(Forts.) I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) A. Lokomotiven.

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

		Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1866 verbrauchten Brennmaterials.		
		a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen. Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1,42	—	6,42	—	—	—	42 033	*10,98*	*3,54*
38	Leipzig-Dresdener . . .	1,926	—	8,323	—	—	—	87 100*	*15,92*	*3,94*
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2,25	14,15	—	—	—	—	2 861	*10,16*	*6,56*
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	1,921	—	11,93	—	—	—	37 497	*24,83*	*9,25*
41	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	2,52	13,75	7,58	—	—	—	88 805	*19,39*	*4,71*
42	a. Magdeburg-Halberstädter	2,27	—	9,90	—	—	—	68 673	*22,72*	*5,50*
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	0,83	—	10,70	—	—	—	33 300	*17,35*	*5,65*
	c. Cöthener-Wegelebener .	2,27	—	9,90	—	—	—	27 711	*20,36*	*11,35*
43	Mecklenburgische	0,79	15,92	9,81	—	—	—	23 845	*10,95*	*4,93*
44	Neiße-Brieger	0,9	—	6,16	—	—	—	7 437	*14,51*	*5,04*
45	Niederschlesische Zweigbahn .	0,685	—	8,041	—	—	—	15 069	*18,92*	*5,38*
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	0,92	—	4,84	—	—	—	7 128	*9,33*	*3,99*
47	Ostpreußische Südbahn . .	1,77	—	9,50	—	—	—	8 498	*15,49*	*8,02*
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1,680	—	5,714	—	—	—	15 693	*8,85*	*2,74*
		1,680	—	5,714	—	—	—	55 661	*8,36*	*2,81*
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1,680	—	5,714	—	—	—	4 204	*8,03*	*3,80*
		1,680	—	5,714	—	—	—	18 662	*8,67*	*3,31*
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	1,680	—	5,714	—	—	—	530	*8,32*	*4,61*
		1,680	—	5,714	—	—	—	2 329	*8,76*	*4,62*
49	Rheinische	1,66	—	4,90	—	—	—	128 795*	*8,39**	*3,61*
50	Schleswigsche	1,0	19,5	10,5	—	—	—	23 969	*10,48*	*4,20*
51	Taunus-E.	0,625	8,57	8,57	—	—	—	15 610	*11,79*	*4,26*
52	a. Thüringische	1,94	12,02	7,83	—	—	—	143 125	*17,91*	*5,45*
	b. Werra-E.	1,29	—	7,79	—	—	—	48 389	*22,90*	*8,62*
53	Tilsit-Insterburger . . .	1,07	—	9,75	—	—	—	6 543	*16,82*	*8,35*
54	Aussig-Teplitzer	0,6	—	—	1,5	—	—	3 769	*9,04*	*4,03*
55	Böhmische Westbahn . .	1,0	—	3,09	—	—	—	23 853	*8,99*	*3,19*
56	Brünn-Rossitzer	1,56	—	7,5	—	—	—	5 065	*30,92*	*8,14*
57	Buschtiehrader a. Kralup-Kladno	1,2	—	5,53	—	—	—	13 699	*12,67*	*6,21*
	Buschtiehrader b. Prag-Wejhybka									
	Buschtiehrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	1,02	—	5,0	—	—	—	77 903	*18,43*	*3,88*
59	Graz-Köflacher	0,65	—	—	1,56	—	—	2 701	*5,60*	*2,59*
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	1,4	6,7	4,4	3,4	—	—	223 469	*14,96*	*2,30*
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	1,41	—	10,21	3,73	—	—	244 448	*24,09*	*7,56*
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	1,27	8,0	3,76	—	—	—	12 476	*23,89*	*4,91*
63	a. Oesterreichische nördliche .	1,89	—	5,876	3,131	—	—	131 521	*12,41*	*2,37*
	b. Oesterreichische südöstliche	1,737	8,642	10,576	—	—	—	243 871	*19,258*	*3,31*
	c. Wien-Neu-Szönyer .	1,77	14,26	14,64	—	—	—	61 644	*32,86*	*6,78*
64	a. Südbahn, Oesterreichische	1,14	16,52	—	4,49	—	—	623 360	*17,29*	*4,79*
	b. Nordtiroler	1,24	—	14,55	—	—	—	17 145	*26,11*	*7,83*
65	Süd-Norddeutsche . . .	1,17	—	4,67	—	—	—	31 258	*13,64*	*5,42*
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	134 872	*30,28*	*5,74*
67	Turnau-Kralup-Prager . .	1,9	—	3,9	—	—	—	11 140	*11,50*	*5,13*
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	5,0	—	—	—	4 920	*6,49*	*5,34*
69	Niederländische Rhein-E. .	—	—	5,36	—	—	—	56 769	*9,51*	*3,95*
70	a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	—	—	81 792	*11,87*	*3,06*
	b. Warschau-Bromberger . .	—	—	—	—	—	—	26 266	*13,89*	*4,73*

(Forts.) **I. Leistungen der**

B. Wagen.

	I. Staatsbahnen.	138 a. Die Personenwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	138 b. Die Personenwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt (Prozent)	141 Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen)	142 a. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	142 b. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)
1	Badische	3 474 941	357 203	*2862*	*37,63*	444 497*	1 152 651	230 831	*5789*
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	7 592 240	192 657	*3179*	—*	1 017 385	1 737 070	32 164	*3732*
3	Bebra-Hanauer	53 433	19 418	*656*	*30,95*	—	22 181	—	*1332*
4	Braunschweigische	1 042 097	498 988	*4546*	*25,92*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	s. Kol. 143
5	Friedrich-Franz-E.	150 060	24 749	*2649*	*20,10*	51 127	65 255	10 095	*9419*
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	4 182 496	375 043	*4103*	—	554 386	1 321 323	292 604	*6113*
	Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	2 244 760	245 218	*3306*	—	291 178	755 237	187 081	*3569*
7	Main-Neckar	697 069	46 766	*2839*	*32,18*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	s. Kol. 143
8	Main-Weser	1 072 070	281 982	*4079*	*34,37*	71 757*	377 720	81 992	*6567*
9	Nassauische	857 573	44 410	*3221*	*19,34*	68 127	270 518	18 953	*6892*
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	2 821 673	524 714	*4693*	*42,63**	544 128*	1 069 280	39 289	*7698*
11	Preuß. Ostbahn	3 484 623	410 120	*4832*	*36,45*	661 311	1 220 346	103 383	*7879*
12	Saarbrücker	365 496	399 890	*4667*	*30,63*	61 660*	179 030	143 266	*6198*
13	Westfälische	759 206	195 635	*4547*	*26,10*	221 892 / 191 103*	366 900	125 586	*4975*
14	Sächsische östliche	1 061 193	482 288	*4194*	*23,95*	in Kol. 144a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	s. Kol. 143
15	Sächsische westliche	2 834 238	269 431	*4329*	*20,54*	" " 144a	" " 144a	" " 144b	" " 143
16	Württembergische	3 667 417	36 741	*2963*	*27,62*	690 028	1 140 232	28 699	*6217*
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltg.								
17	Bergisch-Märkische	2 930 429	287 376	*4718**	*24,33*	in Kol. 142	1 069 408	84 727	*5084*
18	a. Gößnitz-Geraer	116 334*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	27 132	2 503	*2963*	*20,3*	—	in Kol. 144a	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	90 792	11 631	*2695*	*22,49*	in Kol. 144a		in Kol. 144b	s. Kol. 143
	b. Zittau-Reichenberger	72 396	6 252	*2809*	*15,0*	" " 144a		" " 144b	" " 143
20	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 383 818	424 928	*3873*	*41,03*	438 608*	916 280	105 421	*8375*
	c. Stargard-Posener	266 061	199 197	*3371*	*45,46*	123 422	127 598	54 716	*4674*
21	Rhein-Nahe-E.	215 596	220 252	*5448*	*26,41*	65 824*	83 154	69 340	*9531*
22	Wilhelms-Bahn	292 016	18 691	*4315*	*31,05*	39 949	144 500	—	*4661*
	b) in Privatverwaltung.								
23	Aachen-Mastrichter	298 540	7 332	*4248*	*16,63*	—	123 040	—	*5127*
24	Alberts-Bahn	214 364	10 605	*4411*	*19,31*	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	610 593	50 136	*3223*	*32,66*	in Kol. 144	in Kol. 144a	in Kol. 144b	s. Kol. 143
26	Bayerische Ostbahnen	2 557 348	33 686	*4139*	ca. *24,0*	369 256*	869 518	38 698	*7095*
27	Berlin-Anhaltische	1 310 568	431 831	*4646*	*39,96*	369 432*	244 548	207 916	*8872*
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2 354 463	78 987	*4662*	*23,0*	262 152	642 336	—	*8564*
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 076 995	799 101	*4690*	*34,4*	506 122	in Kol. 144a	in Kol. 144b	s. Kol. 143
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	619 173	632 385	*4927*	*35,05*	243 148	246 926	164 713	*7767*
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	306 524	319 028	*4170*	*23,45*	115 080	131 386	44 255	*4879*
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	560 559	495 014	*3678*	*24,63*	100 617	173 568	62 495	*6212*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	942 840	54 189	*3849*	*35,13*	147 926	214 301	—	*6697*
32	Frankfurt-Hanauer	147 897	—	*1436*	*25,20*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	s. Kol. 143
33	Glückstadt-Elmshorner	70 700	528	*3957*	*32,66*	13 041	19 133	—	*9566*
34	Hessische Ludwigs-E.	949 184*	276 769	*3795*	*30,43*	72 868*	428 321	115 304	*5227*
35	Homburger	191 638	—	*2818*	ca. *37,31*	—	27 900	—	*4650*
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 117 539	231 373	*5948*	*28,3*	462 643	1 093 771	24 374	*6736*

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) B. Wagen.

144		145	146		147	148	149			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.			
6 570 532	3 142 949	*1831*	*26,94*	*29,47*	23 662	**15 397 266**	190 865	51 196	2 701 192	1
21 912 258	5 267 350	*2140*	—*	—*	372 906	**38 124 030**	65 784	86	10 200 468	2
164 186	135 120	*529*	—	—	in Kol. 144	**394 938**	3 913	—	32 616	3
2 495 542	4 283 672	*2690*	*29,52*	*41,62*	—	**8 320 299**	647 524	in Kol. 149c	6 392 903	4
87 382	160 653	*775*	*44,15*	*47,76*	18 405	**567 726**	—	—	64 013	5
12 822 926	9 472 268	*2258*	—	—	425 018	**29 446 064**	in Kol. 149c	in Kol. 149c	9 084 607*	6
4 100 823	5 194 320	*1132*	—	—	159 066	**15 177 723**	" " 149c	" 149c	4 871 128	
471 234	676 072	*1810*	ca. *20,0*	ca. *31,5*	—	**1 891 141**	88 048	—	1 300 523	7
979 585	1 524 701	*1847*	*34,05**	*48,32*	11 249	**4 401 056**	302 651	194 777	3 079 950	8
1 676 198	1 051 404	*1333*	*43,33*	*43,66*	—	**3 987 183**	55 411	9 376	456 406	9
14 804 376	7 837 239	*2847*	*32,63*	*36,135*	497 086	**28 137 785**	560 200	133 996	13 667 083	10
10 201 929	4 410 132	*2800*	*24,63*	*29,23*	830 869	**21 322 713**	499 092	1 975	5 024 327	11
1 528 406	5 530 014	*1717*	*48,65*	*60,59*	125 912	**8 333 674**	232 224	75 692	2 229 804	12
1 989 978	3 191 760	*2016*	*30,82*	*43,33*	70 434	**7 112 494**	265 008	47 020	3 631 061	13
3 829 646	2 212 643	*1771*	ca. *16**	ca. *25**	12 814	**7 598 584**	147 389	in Kol. 149c	3 446 359	14
15 044 603	6 881 702	*1806*	ca. *20,5**	ca. *29,8**	288 379	**25 318 353**	209 165	" " 149c	4 938 446	15
5 880 505	1 370 702	*1414*	*30,79*	*45,34*	69 015	**12 883 339**	35 283	18 444	2 957 243	16
10 876 563	8 004 890	*1318**	*44,09*	*53,78*	306 121*	**23 559 514**	221 166	729 783*	3 974 761	17
313 690	—	—	—	—	22 876	**452 900**	—	—	28 534	18a
25 673	7 698	*4171*	ca. *10,5**	ca. *20,0**	—	**63 006**	191	—	50 889	- b
258 137	149 905	*2720*	ca. *19,1**	ca. *27,65**	2 131	**512 596**	3 622	—	303 151	19a
173 567	184 935	*1586*	ca. *20,0**	ca. *30,0**	—	**437 150**	2 204	—	185 804	- b
15 044 111	11 346 645	*2749*	*36,13*	*46,56*	65 326	**29 725 137**	447 932	113 599	8 713 934	20ab
371 639	1 842 193	*2651*	*29,06*	*33,61*	101 712	**3 086 538**	244 838	58 637	2 558 079	- c
411 100	1 499 958	*1665*	*39,34*	*43,85*	15 820	**2 581 044**	390 158	115 420	2 193 234	21
1 090 723	2 162 337	*1619*	*36,70*	*43,66*	53 516	**3 801 732**	34 920	—	620 133	22
374 338	402 044	*1016*	*26,28*	*48,91*	—	**1 205 294**	34 108	—	414 431	23
521 469	558 727	*788*	*21,16*	*36,70*	—	**1 305 165**	18 960	—	111 577	24
1 544 208	229 926	*1631*	*28,97*	*40,29*	in Kol. 144	**2 434 863**	186 114	in Kol. 149c	639 998	25
5 974 322	3 453 676	*2811*	*32,6*	*32,6*	—	**13 296 504**	139 456	23 802	3 254 996	26
3 016 842	1 863 872	*1938*	*30,37*	*40,01*	134 539	**7 579 548**	463 960	in Kol. 149c	3 615 094	27
5 273 787	3 338 659	*2874*	*27,21*	*40,41*	636 886	**12 587 270**	55 367	190	3 325 714	28
2 135 923	3 441 824	*2728*	*25,45*	*32,15*	in Kol. 144a	**7 959 965**	700 210	in Kol. 149c	3 023 157	29
1 093 694	1 766 211	*2399*	*21,25*	*35,65*	68 501	**4 834 751**	663 111	123 537	2 777 746	30a
265 852	1 457 589	*2342*	*18,29*	*17,47*	11 318	**2 651 032**	378 800	81 947	734 260	- b
408 719	2 201 641	*2335*	*19,31*	*21,35*	41 463	**4 044 076**	308 879	50 686	616 073	- c
2 206 627	962 511	*1294*	*41,36*	*46,63*	—	**4 528 394**	17 424	—	1 436 983	31
280 784	224 790	*2478*	—*	—*	—	**653 471**	183 263	185 851	617 943	32
35 903	61 781	*1437*	*39,93*	*61,99*	3 830	**204 916**	621	—	54 889	33
720 031	1 784 182	*1737*	*29,41*	*30,63*	62 960	**4 409 589***	363 795	126 794	3 252 361	34
6 888	17 678	*585*	ca. *33,38*	ca. *36,18*	—	**244 104**	—	—	18 880	35
15 198 590	8 572 575	*1672*	*38,72*	*50,0*	528 098	**29 228 963**	1 027 145	322 686	12 696 697	36

(Forts.) **I. Leistungen der**

B. Wagen.

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	138 a. Die Personenwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	138 b. Die Personenwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen.)	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt (Procent.)	141 Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen.)	142 a. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	142 b. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen.)
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	255 967	209 801	2306	—*	—	in Kol. 138a	in Kol. 138b	in Kol. 139
38	Leipzig-Dresdener . . .	1 307 747	186 760	3996	24,5	in Kol. 138a	" " 144a	" " 144b	" " 143
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	154 418	—	2145	35,62	—	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	492 122	5 316	3251	21,93	in Kol. 142	167 015*	710*	5 965*
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 007 657	116 957	3593	34,01	137 593	235 172	3 305	7 949
42	a. Magdeburg-Halberstädter	606 530	243 361	3320	26,30	45 260	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 143
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	446 326	28 240	4163	23,31	61 866	142 620	—	11 885
	c. Cöthen-Wegelebener . .	308 120	12 980	2721	20,06	35 713	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 143
43	Mecklenburgische	453 843	21 214	3418	28,58	118 135	137 698	—	6 885
44	Neisse-Brieger	131 811	4 245	3779	43,75	in Kol. 142a	40 870	—	4 541
45	Niederschlesische Zweigbahn .	141 200	52 856	2426	42,40	41 838	42 731	16 701	4 572
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	64 278	7 859	4809	26,36	—	62 921	5 053	5 664
47	Ostpreußische Südbahn . .	131 499	3 096	2243	27,87	8 895	25 428	—	2 119
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	170 194 / 742 028	88 576 / 360 476	1035 / 4410	ca. 27,0° / ca. 26,5*	—	118 126 / 453 363	27 462 / 127 109	2 040 / 8 287
	b. Pfälzische Maximiliansb.	34 344 / 132 076	35 452 / 152 295	1036 / 4182	ca. 23,4° / ca. 25,4*	—	26 126 / 98 178	26 783 / 88 788	2 405 / 8 498
	c. Neustadt-Dürkheimer .	265 / 2 112	5 862 / 29 462	1021 / 5262	ca. 25,0° / ca. 25,6*	—	2 255 / 7 404	12 235 / 44 254	2 415 / 8 610
49	Rheinische	2 601 848	597 678	3911	38,03	444 264	908 294	187 216	6 019
50	Schleswigsche	284 069	185 537	6021	ca. 23,5*	26 774*	138 538	—	5 772
51	Taunus-E.	710 884	23 158	2802	20,0	—	177 912	9 415	4 460
52	a. Thüringische	1 520 428	481 020	5751	30,30*	177 081	337 313	82 864	5 187
	b. Werra-E.	328 709	63 276	3267	32,55	53 568	142 621	2 409	4 029
53	Tilsit-Insterburger . . .	98 790	—	2741	28,02	31 584	21 056	—	2 632
54	Aussig-Teplitzer	71 710	—	1195	25,21	—	14 700	—	2 450
55	Böhmische Westbahn . .	395 687	46 737	2765	30,0	40 623	164 052	1 412	6 891
56	Brünn-Rossitzer	28 693	—*	2049	22,33	—	9 858	—*	2 464
57	Buschtêhrader: a. Kralup-Kladno	62 948	—	2248	26,18	—	17 559	—	2 195
	b. Prag-Weßyßka	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B. .	1 113 572	1 781	4534	26,37	—	—	—	—
59	Graz-Köflacher	61 624	—	1812	26,68	in Kol. 142a	34 246	—	2 854
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	2 676 114	663 528	4343	38,10	513 920*	1 167 955*	31 225	4 916
61	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	2 121 041	96 233	2872	41,70	240 188	581 303	—	5 285
	b. Pferde-Bahn	69 296	—	1195	64,03	—	in Kol. 144a	—	—
62	Mohacs Fünfkirchener . .	53 140	—	2657	31,01	—	21 199	—	2 650
63	a. Oesterreichische nördliche .	1 586 860	406 972	3719	37,60	263 207	813 016	59 880	4 453
	b. Oesterreichische südöstliche	2 076 843	310 258	3644	48,39	175 642	1 017 578	22 476	4 581
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	348 975	30 230	2284	41,31	5 753	153 310	19 050	3 746
64	a. Südbahn, Oesterreichische	7 866 654	261 880	4324	39,15	592 012	2 218 012	28 982	6 532
	b. Nordtiroler	252 319	20 319	2198	43,71	24 712	40 816	—	1 855
65	Süd-Norddeutsche . . .	348 578	43 152	2201	31,16	—	125 018	—	5 209
66	Theiß-Bahn	1 101 335	44 112	2633	51,44	175 898*	379 549	647	3 142
67	Turnau-Kralup-Prager . .	103 764	45 068	3101	23,75	in Kol. 142	46 284	4 908	6 399
68	Lüttich-Maastrichter . . .	84 353	20	1834	49,93	—	63 973	—	3 998
69	Niederländische Rhein-E. .	875 287	—	2620	34,06	71 566	594 367	—	5 403
70	a. Warschau-Wiener . .	869 175	142 019	5713	37,0	—	310 068	5 010	6 564
	b. Warschau-Bromberger .	408 965	353 582	4056	18,75	—	141 757	19 753	4 486

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) B. **Wagen.**

144		145	146		147	148	149			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn durchlaufen	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	
578 510	1 004 138	2294	23,72	39,0	—	2 048 416	320 825	in Rol. 149a	2 787 269	37
2 790 990	2 167 745	1858	ca. 21,0	ca. 33,0	in Rol. 144a	6 453 242	247 457	—	3 614 018	38
336	—	168	25,45	42,12	800	155 554	—	—	1490	39
567 797	121 784	1185	33,20	42,17	87 378	1 442 122	243	—	144 766	40
1 723 677	2 505 554	1456	27,37	36,79	in Rol. 144	5 729 915	128 500	11 534	3 550 053	41
1 394 870	3 563 520	2770	23,8	31,7	—	5 853 541	261 641	in Rol. 149c	2 188 693	42a
556 981	887 320	2360	26,36	46,42	in Rol. 144a	2 123 353	25 335	15	887 159	- b
322 345	304 451	622	ca. 23,0	ca. 25,0	in Rol. 144	983 609	5 095	—	208 005	- c
696 223	564 345	1492	22,0	41,73	in Rol. 144	1 991 458	25 767	10 168	297 304	43
98 376	329 957	2694	30,58	61,16	11 334	616 593	7 084	248	241 684	44
112 367	303 306	1575	27,49	44,12	30 223	741 222	48 792	10 498	580 715	45
342 812	653 752	2504	38,34	51,66	—	1 136 675	—	—	173 087	46
145 274	108 188	563	22,51	25,38	70 646	493 026	—	—	—	47
890 631 / 2 849 464	718 696 / 2 672 382	478 / 1670	ca. 30,1* / ca. 34,6*	ca. 45,0* / ca. 52,0*	—	2 013 705 / 7 204 822	58 119 / 226 194	39 728 / 123 049	787 373 / 2 724 112	48a
32 103 / 154 223	399 654 / 1 376 924	887 / 1724	ca. 38,5* / ca. 34,2*	ca. 63,8* / ca. 56,4*	—	554 472 / 2 002 484	44 267 / 161 900	22 961 / 84 695	253 534 / 1 393 551	- b
—	—	—	—	—	—	20 617	23 584	6 794	9196	
—	—	—	—	—	—	82 232	86 476	26 416	58 958	- c
4 159 774	4 306 091	1296	35,0	37,6	204 645	13 409 810	373 025	57 015	4 106 394	49
963 646	475 594	2655	—*	—*	383 650	2 457 808	46 310	in Rol. 149c	202 203	50
278 514	274 437	1169	24,80	33,66	w. n. notirt	1 474 320	23 104	19 318	109 550	51
2 794 039	3 501 519	1916	24,39*	38,23	93 719	8 987 983	516 667	243 518	3 772 886	52a
410 850	845 206	1820	32,57	56,79	117	1 846 756	5 710	in Rol. 149c	1 080 375	- b
94 671	400 834	1795	20,09	29,40	18 199	665 134	—	—	16 623	53
68 242	37 739	198	—	—	in Rol. 144a	192 391	721	—	181 488	54
1 479 287	2 050 690	2280	38,3	38,3	13 687	4 192 175	38 779	—	560 509	55
124 983	19 858*	739	39,18	45,49	—	183 392*	609	—	59 916	56
247 441	23 947	838	45,0	46,5	—	351 895	70	—	465 854	57ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
4 285 769	3 128 463	2506	27,3	27,0	—	8 529 580	—	—	1 839 124	58
159 849	41 555*	709	39,75	40,20	—	297 274	928	—	132 894	59
16 671 009	10 591 800	2351	27,70	39,30	—	31 801 631	618 798	in Rol. 149c	10 497 808	60
4 805 759	3 682 509	2432	41,54	49,71	—	11 327 033	88 452	—	3 356 165	61a
835 410	—	544	14,45	61,25	—	904 706	—	—	—	- b
823 240	—	1666	41,35	48,91	4 258	901 837	—	—	—	62
9 280 671	5 176 452	2102	22,69	41,47	49 780	17 636 838	643 577	2 039	7 326 784	63a
17 958 363	7 575 859	2963	28,45	43,93	39 509	29 176 528	152 635	4 480	5 885 591	- b
2 333 155	661 167	1916	31,07	43,75	14 588	3 366 228	103 927	35 437	277 242	- c
31 239 416	3 461 322	2813	31,21	31,53	570 770	16 239 048	220 424	11 501	4 164 781	64a
174 824	187 981	1487	32,4	32,4	7 812	708 783	28 522	—	258 981	- b
657 023	630 718	1409	25,15	25,15	19 769	1 824 258	27 583	—	898 203	65
4 076 209	2 688 083	2725	27,97	33,11	352 672*	8 818 505	90 011	780	2 376 591	66
300 773	197 928	1651	44,8	44,8	—	698 725	51 598	—	278 768	67
96 798	76 996	540	25,96	25,06	—	322 140	—	—	86 630	68
2 359 825	2 638 079	2217	38,39	49,54	546 014	7 085 138	—	—	724 843	69
5 934 783	1 377 635	2077	30,6	46,0	—	8 638 690	353 417	19 752	2 123 862	70a
470 247	1 614 662	2052	28,63	46,34	—	3 008 966	145 426	6 324	827 692	- b

	I. Staatsbahnen.	150	151		152		
		(Forts.) I. Leistungen der					
		(Forts.) B. Wagen.					
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt	Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
1	Badische	5 665 806	45 369	6 023	1 203 847	14 899	1 978	9 271 724	114 749	15 235
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	7 658 024	36 376	4 830	1 737 156	8 251	1 095	32 112 726	152 536	20 252
3	Bebra-Hanauer	62 346	4 313	1 103	22 181	2 957	393	197 402	26 230	3 481
4	Braunschweigische	1 689 621	48 946	6 498	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	8 888 445	257 487	34 186
5	Friedrich-Franz-E.	150 060	12 848	1 706	65 255	5 587	742	151 395	12 962	1 721
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 31. Juni 66	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	27 348 963*	228 022	30 274
	" 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	" 152a	" 152b	" 152b				13 939 145	116 218	15 431
7	Main-Neckar	785 117	67 566	8 971				1 771 757	153 335	20 358
8	Main-Weser	1 374 721	51 681	6 863	572 497	21 523	2 858	4 059 535	152 614	20 265
9	Nassauische	912 984	36 403	4 834	279 894	11 160	1 482	2 132 604	85 032	11 291
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	3 381 873	52 933	7 026	1 203 276	18 833	2 501	28 471 459	445 632	59 165
11	Preuß. Ostbahn	3 983 715	36 226	4 089	1 222 321	11 115	1 476	15 226 256	138 458	18 383
12	Saarbrücker	597 720	30 747	4 082	254 722	13 103	1 739	3 758 210	193 324	25 667
13	Westfälische	1 024 214	30 757	4 084	413 920	12 430	1 650	5 621 039	168 800	22 411
14	Sächsische östliche	1 208 582	46 988	6 238	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 276 005	282 892	37 559
15	Sächsische westliche	3 043 403	44 216	5 870	" 152a	" 152b	" 152b	19 983 049	290 325	38 546
16	Württembergische	3 702 700	49 462	6 567	1 158 676	15 478	2 055	8 837 748	118 057	15 674
	II. Privatbahnen.									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	3 151 595	46 367*	6 156	1 799 191	26 470*	3 514	14 851 324	212 922	28 269
18	a. Gößnitz-Geraer	116 334	25 181	3 343				342 224	74 074	9 834
	b. Greiz-Brunner	27 323	20 090	2 668				76 562	56 296	7 474
19	a. Löbau-Zittauer	94 414	20 934	2 779	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	561 288	124 454	16 525
	b. Zittau-Reichenberger	74 600	21 014	2 790				359 371	101 231	13 439
20	a. Oberschlesische	1 831 750	30 791*	4 088	1 029 879	17 312*	2 298	23 758 045	383 813	50 958
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	510 899	22 576	2 997	186 235	8 230	1 093	2 929 718	129 461	17 188
21	Rhein-Nahe-E.	605 754	37 860	5 026	198 574	12 411	1 648	2 604 334	162 771	21 610
22	Wilhelms-Bahn	326 936	13 936	1 850	144 500	6 159	818	1 710 856	69 153	9 181
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	332 648	26 826	3 562	123 040	9 923	1 317	788 772	63 611	8 445
24	Alberts-Bahn	233 324	128 908*	17 115*	—	—	—	633 046	123 884	16 448
25	Altona Kieler	796 707	30 595	4 062	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 184 206	83 879	11 137
26	Bayerische Ostbahnen	2 696 804	33 171	4 404	893 320	10 988	1 459	9 229 318	113 522	15 072
27	Berlin-Anhaltische	1 774 528	36 112	4 794	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	6 876 484	139 928	18 578
28	a. Berlin-Hamburger	2 409 830	60 670	8 055	642 526	16 176	2 148	8 599 501	216 503	28 745
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 777 205	90 952	12 076	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 159 080	264 026	35 055
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1 282 284	57 016	7 570	370 463	16 472	2 187	3 871 440	172 141	22 855
	b. Hinterpommer.	685 324	30 018	3 991	213 333	9 357	1 242	1 000 112	43 864	5 824
	c. Vorpommersche	869 438	28 534	3 788	224 254	7 360	977	1 024 792	33 633	4 465
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	960 264	41 944	5 569	214 301	9 363	1 243	3 643 610	159 144	21 129
32	Frankfurt-Hanauer	331 160	60 652	8 052	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 084 578*	198 641	26 372
33	Glückstadt-Elmshorner	71 321	15 849	2 104	19 133	4 252	565	90 792	20 176	2 679
34	Hessische Ludwigs-E.	1 312 979	50 655*	6 725	555 115	21 416*	2 843	3 972 362	153 255*	20 347
35	Homburger	191 638	79 517	10 557	27 900	11 577	1 537	25 768	10 692	1 419
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	4 144 684	59 027	7 837	1 416 457	20 172	2 678	27 895 287	397 272	52 745

153	154	155	156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	b. pro Kilometer Bahnlänge	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	
			Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Radreifen				
Meilen.	Meilen.						Thlr.	Thlr.	
14 609 536	180 811	24 006	—	—	—	—	71 989	100 042	1
42 898 197	203 767	27 054	—	—	—	—	135 583	7 034	2
281 929	37 591	4 991	—	—	—	—	1 072	3 379	3
10 578 066	306 433	40 684	70 694	10 782	41 079	52 827	208 557	160 525	4
436 242	37 349	4 959	7 630	19 124	7 630	19 124	1 630	7 697	5
28 390 756	236 708	31 427	—	—	—	—	270 761	313 180	6
14 422 232	120 245	15 964	—	—	—	—	75 703	94 851	
2 556 874	220 041	29 214	—	—	—	—	32 560	18 082	7
6 089 759	228 939	30 400	—	—	—	—	80 335	42 180	8
3 393 609	135 311	17 967	25 179	—	15 107	25 179	13 222	30 588	9
34 121 915*	534 073	70 907	60 231	48 518	29 840	31 842	473 932	329 068	10
21 924 472	199 368	26 469	46 584	54 369	46 584	54 369	162 113	166 785	11
1 798 224	246 224	32 770	—	—	—	—	102 054	195 166	12
7 351 499	220 766	29 310	24 000	37 085	24 000	37 085	100 995	88 213	13
8 497 401	330 381	43 864	—	—	—	—	73 143	52 657	14
23 314 831	338 731	44 972	—	—	—	—	113 660	156 666	15
14 458 167	193 136	25 642	—	—	—	—	97 001	53 992	16
20 108 232	288 290	38 275	—	—	—	—	115 406	215 557	17
481 434	104 206	13 834	—	—	—	—	730	—	18 a
103 885	76 386	10 154	—	—	—	—	1 028	398	- b
657 833	145 861	19 365	—	—	—	—	8 846	4 496	19 a
433 971	122 245	16 229	—	—	—	—	5 814	5 153	- b
27 058 112*	437 126	58 036	71 368	48 574	48 644	63 097	281 812	342 374	20 a
							95 412	104 240	b -
3 851 986	170 216	22 599	59 899	23 436	39 559	23 436	74 496	55 215	c -
3 490 306	218 144	28 962	—	—	—	—	80 853	48 808	21
2 275 757	91 987	12 213	—	—	—	—	18 409	61 660	22
1 244 460	100 359	13 324	—	—	—	—	18 459	17 296	23
866 370	252 792	33 562	15 097	22 960	10 974	14 597	3 858	14 770	24
2 980 913	114 474	15 199	36 903	30 057	25 000	—	25 154	9 291	25
13 155 012	161 808	21 483	—	—	—	—	104 890	116 074	26
9 087 732	184 936	24 553	85 030	89 250	36 447	45 387	65 490	18 012	27
12 550 895	315 984	41 952	66 764	101 628	28 207	30 910	46 495	47 367	28
7 442 407	380 881	50 570	72 084	39 102	43 590	43 596	108 483	142 074	29
5 835 836	259 486	34 451	28 412	61 317	41 937	53 231	—*	—*	30 a
2 025 167	88 823	11 793	27 262	—	27 262	19 234	—*	—*	- b
2 260 564	74 189	9 850	26 657	—	26 657	15 632	—*	—*	- c
4 966 100	216 907	28 798	29 000	31 000	24 000	25 000	35 584	26 466	31
1 415 738*	259 293	34 425	—	—	—	—	16 592	8 147	32
198 117	44 026	5 846	—	—	—	—	1 699	1 949	33
5 976 284*	230 566*	30 612	—	—	—	—	46 418	17 232	34
215 306	101 787	13 514	—	—	—	—	484	461	35
34 447 169	490 582	65 133	w. u. netirt	—	w. u. netirt	—	409 451	285 479	36

II. Privatbahnen. (Fortf.)

		150	151		152
		(Fortf.) I. Leiſtungen der			
		(Fortf.) B. Wagen.			
		Eigene und fremde Perſonenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt	Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen	a. überhaupt Achsmeilen	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	576 792	29 102	3 864	in Kol. 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b
38	Leipzig-Dresdener	1 555 204	85 592	11 364	" " 152a	" " 152b	" " 152b
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	154 418	193 022	25 627	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	492 365	33 724	4 477	167 015	11 439	1519
41	Magdeb.-Cöth. Halle-Leipz.	1 136 157	58 686	7 792	246 706	12 743	1692
42	a. Magdeburg-Halberſtädter	868 171	74 521	9 894	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	471 661	32 983	4 379	142 635	9975	1324
	c. Cöthen-Wegelebener	313 215	31 479*	4 179*	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
43	Mecklenburgiſche	479 610	24 889	3 304	147 866	7673	1019
44	Neiſſe-Brieger	138 895	22 475	2 984	41 118	6653	883
45	Niederſchleſiſche Zweigbahn	189 992	19 999	2 655	53 229	5603	744
46	Oppeln-Tarnowitzer	64 278	6 352	843	62 921	6217	825
47	Oſtpreußiſche Südbahn	131 499	16 194	2 150	25 428	3131	415
48	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	228 313 / 968 222	10 846 / 45 607	1 440 / 6 055	157 854 / 576 412	7493 / 27 151	996 / 3605
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	78 631 / 293 976	3 406 / 35 165	1 243 / 4 669	49 097 / 182 873	5473 / 21 875	779 / 2904
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	22 849 / 88 588	11 065 / 42 900	1 463 / 5 696	9049 / 33 820	4362 / 16 378	562 / 2174
49	Rheiniſche	2 974 873	47 205	6 267	965 309	15 317	2034
50	Schleswigſche	330 379	13 737	1 824	138 538	5760	765
51	Taunus-E.	733 988	109 224	14 505	197 230	29 349	3897
52	a. Thüringiſche	2 037 095	54 672	7 259	580 831	15 588	2070
	b. Werra-E.	334 419	14 771	1 961	142 621	6300	836
53	Tilſit-Inſterburger	98 790	13 797	1 832	21 056	2941	390
54	Auſſig-Teplitzer	72 431	29 930*	3 974*	14 700	6074*	806*
55	Böhmiſche Weſtbahn	434 466	16 296	2 163	164 052	6153	817
56	Brünn-Roſſitzer	29 302*	7 814	1 038	9858*	2629	349
57	Buſchtěhrader: a. Kralup-Kladno	63 018	8 516	1 130	17 559	2373	315
	Buſchtěhrader: b. Prag-Wejhybka						
	Buſchtěhrader: c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—
58	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	1 113 572	23 789	3 158	—	—	—
59	Graz-Köflacher	62 552	11 780	1 564	34 246	6449	856
60	Kaiſer Ferdinands Nordb.	3 294 912	41 012	5 445	1 167 955	14 538	1930
61	Kaiſerin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	2 209 493	38 811	5 153	581 303	10 211	1356
	Kaiſerin Elisabeth: b. Pferde-Bahn	69 296	3 989	530	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
62	Mohacs Fünfkirchener	53 140	6 577	873	21 199	2624	348
63	a. Oeſterreichiſche nördliche	2 230 437	35 796	4 752	815 055	13 081	1737
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	2 229 478	24 194	3 212	1 022 058	11 091	1472
	c. Wien-Neu-Szönyer	452 902	21 639	2 873	188 747	9018	1197
64	a. Südbahn, Oeſterreichiſche	8 087 078	39 754	5 278	2 229 513	10 960	1455
	b. Nordtiroler	280 841	28 804	3 824	40 816	4186	556
65	Süd-Norddeutſche	376 161	14 368	1 908	125 018	4775	634
66	Theiß-Bahn	1 191 346	15 410	2 046	380 329	4920	653
67	Turnau-Kralup-Prager	155 362	13 486	1 791	46 284	4017	533
68	Lüttich-Maſtrichter	84 353	21 853	2 901	63 973	16 573	2200
69	Niederländiſche Rhein-E.	875 287	37 663	5 000	594 367	25 575	3395
70	a. Warſchau-Wiener	1 222 592	26 349	3 498	329 820	7108	944
	b. Warſchau-Bromberger	554 391	29 646	3 936	148 081	7919	1051

		152
		I. Leiſtungen der
		(Fortf.) B. Wagen.
		Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	3 365 779	169 817	22 546
38	Leipzig-Dresdener	6 405 008	352 504	46 801
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1826	2282	303
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	712 563	48 806	6480
41	Magdeb.-Cöth. Halle-Leipz.	5 273 730	272 403	36 [illegible]
42	a. Magdeburg-Halberſtädter	3 583 563	307 602	40 839
	b. Magdeb.-Wittenbergeſche	1 444 140	100 989	13 408
	c. Cöthen-Wegelebener	530 350	47 479	6304
43	Mecklenburgiſche	993 527	51 558	6845
44	Neiſſe-Brieger	340 060	55 026	7305
45	Niederſchleſiſche Zweigbahn	693 082	72 956	9686
46	Oppeln-Tarnowitzer	515 899	50 978	6768
47	Oſtpreußiſche Südbahn	145 274	17 891	2375
48	a. Pfälziſche Ludwigsbahn	1 678 024 / 5 573 576	79 716 / 262 533	10 584 / 34 850
	b. Pfälziſche Maximiliansb.	285 637 / 1 547 774	34 167 / 185 140	4536 / 24 580
	c. Neuſtadt-Dürkheimer	9196 / 58 958	4453 / 28 551	591 / 3791
49	Rheiniſche	8 266 168	131 167	17 415
50	Schleswigſche	1 165 849	48 476	6436
51	Taunus-E.	388 064	57 747	7670
52	a. Thüringiſche	6 566 925	176 246	23 399
	b. Werra-E.	1 491 225	65 867	8745
53	Tilſit-Inſterburger	111 294	15 544	2064
54	Auſſig-Teplitzer	249 730	70 946	9419
55	Böhmiſche Weſtbahn	2 039 796	76 511	10 158
56	Brünn-Roſſitzer	184 899*	49 306	6546
57	Buſchtěhrader: a. Kralup-Kladno	713 295	96 392	12 798
	Buſchtěhrader: b. Prag-Wejhybka			
	Buſchtěhrader: c. Pferde-Bahn	—	—	—
58	Galiziſche Carl-Ludwig-B.	6 124 888	130 846	17 374
59	Graz-Köflacher	292 743	55 130	7318
60	Kaiſer Ferdinands Nordb.	27 168 817	338 173	44 898
61	Kaiſerin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	8 161 924	143 368	19 034
	Kaiſerin Elisabeth: b. Pferde-Bahn	835 410	48 095	6385
62	Mohacs Fünfkirchener	823 240	101 868	13 527
63	a. Oeſterreichiſche nördliche	16 607 455	266 530	35 [illegible]
	b. Oeſterreichiſche ſüdöſtliche	23 843 954	258 752	34 357
	c. Wien-Neu-Szönyer	2 610 397	124 720	16 559
64	a. Südbahn, Oeſterreichiſche	35 404 197	174 036	23 106
	b. Nordtiroler	433 805	44 493	5907
65	Süd-Norddeutſche	1 555 226	59 405	7887
66	Theiß-Bahn	6 452 800	83 467	11 082
67	Turnau-Kralup-Prager	579 541	50 397	6693
68	Lüttich-Maſtrichter	183 428	47 520	6309
69	Niederländiſche Rhein-E.	3 084 668	132 731	17 625
70	a. Warſchau-Wiener	8 058 645	173 678	23 059
	b. Warſchau-Bromberger	1 297 939	69 408	9215

Transportmittel im Betriebsjahre 1866.

(Forts.) B. **Wagen.**

153			154		155		156	157	
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Größte von einem Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		An Miethe		
a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge. Achsmeilen.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt Thlr.	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen Thlr.	
3 942 571	*198 919*	*26 410*	—	—	—	—	70 122	31 752	37
7 960 212	*438 096*	*58 165*	—	—	—	—	83 099	63 253	38
157 044	*196 305*	*26 036*	104 990	3 936	77 600	7 389	—	—	39
1 459 321	*99 954*	*13 270*	102 768	27 093	32 854	13 053	3 654	3 261	40
6 794 186	*350 939*	*46 593*	64 947	21 593	47 072	21 593	43 812	11 798	41
4 496 994	*386 008*	*51 249*	—	—	—	—	73 587	123 608	42a
2 120 302	*148 272*	*19 686*	44 975	—	—	—	10 906	11 620	- b
879 278	*78 718*	*10 451*	—	—	—	—	5 745	16 369	- c
1 739 138	*90 251*	*11 982*	62 375*	—	—	—	11 902	17 905	43
531 407	*85 988*	*11 416*	—	—	—	—	6 522	8 461	44
1 008 364	*106 144*	*14 093*	47 288	528	47 288	—	30 659	23 921	45
643 098	*63 517*	*8 437*	38 943	3 282	38 943	9 871	3 331	16 643	46
381 742	*47 013*	*6 242*	10 014	—	10 014	—	810	12 679	47
2 064 191 / 7 118 210	*95 061 / 335 290*	*13 019 / 44 515*	—	—	—	—	—	— / 1 156	48a
413 365 / 2 024 623	*49 443 / 242 180*	*6 564 / 32 153*	—	—	—	—	—	2 160* / 8 707*	- b
41 094 / 181 366	*19 500 / 87 829*	*2 643 / 11 661*	—	—	—	—	610 / 1 748	— / —	- c
12 855 259	*203 987*	*27 082*	30 000	39 000	26 800	38 750	115 080	143 933	49
2 056 702	*85 518*	*11 354*	—	—	—	—	7 355	22 286	50
1 319 282	*196 322*	*26 072*	—	—	—	—	3 325	9 213	51
9 455 651	*253 775*	*33 693*	—	—	—	—	101 051	94 365	52a
2 021 950	*89 309*	*11 858*	59 029	—	59 029	—	27 478	24 525	- b
280 923	*39 235*	*5 209*	10 729	—	10 729	—	575	4 599	53
336 861	*106 950*	*14 199*	—	—	—	—	4 934*	—	54
2 692 624	*100 998*	*13 409*	59 200	—	18 000	—	20 951	71 585	55
224 059*	*59 749*	*7 932*	—	—	—	—	1 194	—	56
793 872	*107 282*	*14 243*	—	—	—	—	23 712	2 501	57ab
—	—	—	—	—	—	—		—	- c
7 238 460	*154 635*	*20 532*	—	—	—	—	593	45 065	58
389 541	*73 360*	*9 738*	—	—	—	—	4 733	4 645	59
32 145 604	*400 119*	*53 123*	53 356	—	24 362	16 988	59 120	69 524	60
11 192 908	*196 609*	*26 103*	—	—	—	—	157 063	174 324	61a
904 706	*52 084*	*6 915*	—	—	—	—	—	—	- b
901 837	*111 613*	*14 818*	45 874	—	—	—	—	—	62
19 965 934	*320 429*	*42 542*	—	—	—	—	1 448	20 547	63a
27 310 641	*296 372*	*39 348*	—	—	—	—	43 576	838	- b
3 272 387	*156 349*	*20 758*	—	—	—	—	267	7 562	- c
46 883 570	*230 465*	*30 598*	—	—	—	—	45 213	25 006	64a
787 986	*80 819*	*10 730*	—	—	—	—	4 712	6 187	- b
2 076 174	*79 304*	*10 529*	—	—	—	—	5 458	7 651	65
8 457 777	*109 401*	*14 525*	—	—	—	—	72 666	110 988	66
781 187	*67 811*	*9 003*	7 666	—	7 666	—	8 926	13 551	67
331 754	*85 946*	*11 410*	—	—	—	—	—	—	68
5 171 902	*222 543*	*29 550*	—	—	—	—	28 676	75 759	69
9 611 037	*207 135*	*27 501*	—	—	—	—	100 770	53 533	70a
2 000 411	*106 974*	*14 202*	—	—	—	—	32 208	101 636	- b

	I. Staatsbahnen.	158	159	160	161	162	163	164			
								II. Personen- und			
								A. Im Betriebsjahre 1866			
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).	Ueberhaupt Personen.	Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert Pers.
1	Badische	68 514	889 281	5 314 848	—	92 300	6 364 943	5 635 003	344 768	340 383	44 78
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	31 416	924 059	4 473 761	—	201 072*	5 630 308	5 534 775	in Kol. 164a	95 533	in Kol. 1
3	Vebra-Hanauer	186	5140	51 240	—	23 812	80 378	76 361	2216	1739	—
4	Braunschweigische	50 891*	405 707*	644 896*	13 214*	216 654	1 331 362	755 035	147 502	154 965	273 80
5	Friedrich-Franz-E.	2576	35 026	86 853	—	4196	128 651	83 493	24 499	20 659	—
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr 66	117 319* / 24 527	768 980* / 240 462	1 659 050* / 357 933	— / —	158 751 / 125 133	2 704 100 / 1 388 135	2 135 280 / 1 073 348	175 536 / 87 203	245 834 / 130 373	147 45 / 97 31
7	Main-Neckar	24 735	231 533	852 600	—	15 280	1 124 148	912 995	95 162	93 606	22 38
8	Main-Weser	9977	126 496	628 598	—	174 960	940 031*	852 060	36 141	38 314	13 51
9	Nassauische	27 298	223 770	696 157	—	181 157	1 128 382	937 986	96 755	91 088	253
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	22 960	234 570	592 091	1 417 482	390 763	2 657 866	2 272 027	169 507	216 332	—
11	Preuß. Ostbahn	17 023	295 517	614 213	899 028	471 701	2 297 482	1 912 538	178 299	180 255	26 39
12	Saarbrücker	6630	115 581	638 646	414 723	120 678	1 296 258	894 277	192 377	185 769	23 83
13	Westfälische	4806	69 581	320 229	390 263	95 902*	880 781	786 785	39 017	46 044	895
14	Sächsische östliche	9068	216 245	973 900	—	25 525	1 224 738*	1 035 316	in Kol. 164c	189 422	in Kol. 16
15	Sächsische westliche	9068	384 211	1 792 027	—	57 594	2 242 900*	2 167 424	" " 164c	75 476	" " 16
16	Württembergische	68 099	1 049 109*	4 309 180	—	18 215	5 444 603	5 262 358	90 501	91 744	" " 164c
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	32 484	831 792	2 042 258	3 041 590	176 597	6 124 721	5 792 375	168 914	163 254	17
18	a. Gößnitz-Geraer	226	25 901	152 071	—	2	178 200*	129 351		48 849	in Kol. 16
	b. Greiz-Brunner	144	15 145	50 905	—	10	66 204	23 711		42 493	—
19	a. Löbau-Zittauer	181	18 004	118 368	—	1747	138 300	108 889		29 411	in Kol. 16
	b. Zittau-Reichenberger	141	11 384	82 595	—	466	94 586	89 026		5560	" " 16
20	a. Oberschlesische	9790	151 622	363 049	572 317	273 407	1 370 185	1 078 868		214 445	76 87
	b. Breslau-Posen-Glogauer	4744	57 816	240 028	131 014	302 555	736 157	572 406		104 934	58 81
	c. Stargard-Posener	2697	38 250	103 094	129 758	191 688	465 487	256 636		178 030	30 82
21	Rhein-Nahe-E.	8660	75 995	374 728	189 585	115 067	764 035	469 827	133 127	140 784	20 29
22	Wilhelms-Bahn	1863	32 109	73 815	229 651	135 519	472 957	328 435	68 244	75 518	76
	b) in Privatverwaltung.										
23	Aachen-Mastrichter	13 177	68 832	287 710	—	21 563	391 282	290 476	50 430	48 407	196
24	Alberts-Bahn	1068	56 399	200 829	245 895	15 528	519 719*	434 358	36 441	48 920	—
25	Altona-Kieler	4436	168 554	960 547	—	64 418	1 197 955	1 056 156 / 64 418*	39 116	38 265	—
26	Bayerische Ostbahnen	6521	223 233	1 730 488	—	252 466	2 212 708	2 157 763	23 457	26 252	5256
27	Berlin-Anhaltische	8445	174 664	725 729	—	348 848	1 257 686	1 126 874	63 735	64 862	2215
28	a. Berlin-Hamburger	12 494	240 556	570 580	436 347	105 719	1 365 696	1 227 879	52 441	60 618	24 75
	b. Hamburg-Bergedorfer	5739	113 757	193 829	105 598	—	424 916	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	30 252	226 443	471 478	545 692	226 776	1 500 641	1 317 748	102 686	80 207	in Kol. 16
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	4043	111 623	303 538	418 362	180 225	1 017 791	750 124	120 124	143 819	3724
	{ b. Hinterpommer.	490	30 093	92 248	163 169	92 236	378 236	262 500	56 506	59 230	—
	{ c. Vorpommersche	1816	55 048	196 310	284 052	75 956	613 182	479 148	72 491	61 543	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4135	56 478	195 740	304 543	521 332*	1 082 228	1 061 655	237* / 10 743	42* / 9551	—
32	Frankfurt-Hanauer	4918	139 978	343 183	—	70 339	558 418*	515 712	21 781	20 816	109
33	Glückstadt-Elmshorner	241	14 401	142 083	—	1738	158 463	76 182	41 131	41 150	—
34	Hessische Ludwigs-E.	24 848	396 742	1 291 727	—	210 459	1 923 776	1 480 131	207 947	210 516	25 18
35	Homburger	28 474	162 275	310 920	—	4418	506 087	498 024	4007	4056	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	33 386	437 531	781 791	2 610 365	393 445	4 256 518	3 896 066	190 075	126 143	44 23

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	Davon sind: b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Eilgüter b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. angekommen von Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Post-güter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Frachtgüter b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter c. angekommen von Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
315 176	293 557	21 619	22 842	195 817*	115 173	109 503	102 507	w. u. net.	2 118 804*	1 531 789	1 194 448	875 128	1
224 491*	—	—	45 937	276 836	116 198	129 158	64 189	—	4 207 473	2 101 102	2 580 660	1 045 718	2
3252	3252	w. u. gew.	162	11 442	—	—	—	w. u. net.	61 803	—	—	—	3
182 508	—	—	3005	41 704	31 145	37 846	199 564	—	549 979	487 839	648 225	1 854 452	4
26 501	—	—*	710	3664	1814	4499	—	—	61 963	48 229	96 076	—	5
450 339	—	—	9614	234 996	87 078	118 294	120 762	—	2 006 449	2 320 213	1 375 915	1 303 055	6
322 850	—	—	6373	123 425	50 495	68 550	75 108	—	1 000 932	1 243 467	761 112	604 499	
62 106*	62 106	n. net.	4363	41 319	50 183	42 483	44 778	—	307 889	518 156	322 762	467 326	7
69 413	50 230	19 183*	2997	34 321	25 555	42 707	55 544	—*	190 850	181 945	219 881	416 743	8
54 004	43 649	10 355	2659	23 408	6269	13 676	8235	w. u. net.	307 609	98 294	195 346	137 356	9
191 197	60 845	130 352	6684	131 783	91 143	81 477	120 710*	9509	667 396	705 829	699 054	907 910*	10
189 579*	w. u. net.	—	8050	72 951	33 307	57 529	14 736	513*	579 654	363 645	474 483	152 275	11
40 020	w. u. net.	—	4116	7810	14 094*	24 825*	12 662*	w. u. net.	31 461	87 563*	123 805*	52 885*	12
50 710*	18 738*	31 972	3342	21 616	21 179	18 960	69 354	6254	438 546	191 312	224 941	464 227	13
78 145	19 882	58 263	3004	111 484	21 732	33 358	22 363	w. u. net.	607 388	407 523	276 183	475 355	14
129 062	38 201	90 861	8187	249 794	61 116	42 011	24 514	w. u. net.	1 829 955	363 874	444 783	340 150	15
454 256	—	w. u. gew.	41 711	277 540	88 998	63 574	18 252	—	806 530	496 826	482 209	153 436	16
136 864	47 667	89 197	13 378	276 322	109 829	75 728	—*	197 551	3 751 259	603 771	708 483	—*	17
7475	2204	5271	312	2720	in Kol. 168c	14 450	in Kol. 168c	—	11 957	in Kol. 170c	130 998	in Kol. 170c	18a
—	781	—	—	—	" " 168c	12 368	—	w. u. net.	196	" " 170c	83 942	—	- b
9891	1848	8043	372	1266	15 179	5871	13 594	—	48 607	103 071	114 206	305 629	19a
3233	916	2317	205	6965	12 187	1802	—	—	81 199	52 938	63 781	227 451	- b
62 468*	22 116	40 352	2275	31 912	in Kol. 168c	54 531	7434	—	155 632	in Kol. 170c	341 975	71 129	20a
42 139*	10 693	31 446	1530	34 763		35 299	1903	—	116 904		168 531	21 424	- b
38 030*	9397	28 633	1540	18 064		26 577	19 172	—	25 631		220 669	139 160	- c
32 386	w. u. net.	—	2417	6198	12 063*	13 153*	22 914*	w. u. net.	17 971	44 400*	53 902*	127 235*	21
16 530	w. u. net.	—	603	5079	14 231	7766	—	w. u. net.	111 965	144 727	126 657	66 209	22
17 245	—	w. u. gew.	—	29 891	14 484	36 963	1457	77	101 207	177 430	106 086	17 591	23
8458	1933	6525	1489	1717	3737	2799	—	13 685	27 891	51 643	25 747	—	24
62 348	12 104	50 244	1725	68 924*	18 410*	14 027*	—	—	737 576*	281 314*	186 564*	-	25
89 846	89 846	w. u. gew.	18 332	91 414	19 912	31 283	13 123	—	1 160 583	408 928	453 973	496 068	26
104 897	29 723	75 174	4198	132 236	60 296	74 669	1113	20 038	745 492	307 561	520 151	409 946	27
117 154	34 209	82 945	5083	117 173	42 504	59 592	30 382	w. u. net.	2 048 687	1 118 427	737 025	327 146	28a
—	—	—	in Kol. 178b	—	174 201	—	—	—	—	2 741 535	—	—	- b
83 461	—	—	2931	134 382	60 395	57 269	—	—	1 393 562	in Kol. 170c	2 357 770	in Kol. 170c	29
74 841	17 700	57 141	4762	69 244	27 555	37 123	469	20 420	317 824	128 067	124 039	2507	30a
22 820	4492	18 328	2261	6257	7987	7662	—	6437	19 889	5739	84 433	—	- b
40 866	10 546	30 320	3141	19 340	9999	13 854	—	9206	41 410	52 986	45 722	—	- c
47 680	w. u. net.	—	2475	64 298	15 105	23 526	—	—	354 447	161 319	103 438	—	31
—*	23 182	—*	1630	17 013	23 182	17 130	1144	31 913	143 104*	145 443	126 488	14 638	32
10 806	2087	8719	226	2627	4751	5193	—	—	26 468	181 997	51 596	—	33
83 836*	—	w. u. gew.	7634	80 652	80 022	71 987	47 198	w. u. net.	128 266	312 527	316 877	410 356	34
16 041	16 041	w. u. gew.	1461	8751	287	745	—	4264	28 921	416	941	—	35
203 409	w. u. net.	—	9402	119 659	153 276	125 291	43 122	w. u. net.	1 536 154	1 125 487	814 410	277 231	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	158 Personen in der I. Klasse.	159 Personen in der II. Klasse.	160 Personen in der III. Klasse.	161 Personen in der IV. Klasse.	162 Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).	163 Ueberhaupt Personen.	164 II. Personen- und A. Im Betriebsjahre 1866 Davon a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im directen Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. Verkehre angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert Per
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	6868	90 652	346 765	—	in Kol. 160	444 285	355 554	in Kol. 164c	88 731	in Kol. 16
38	Leipzig-Dresdener . . .	12 302	220 051	905 893	—	28 535	1 166 781	938 914	103 757	114 348	9762
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5821	203 638	681 109	—	-	890 568	890 568	—		
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	5042	97 079	348 774	—	8647	459 542*	412 374	24 798	22 370	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3961	122 919	734 310	109 773	226 583	1 197 546	992 874	72 344	77 575	54 753
42	a. Magdeburg-Halberstädter	11 400	154 765	481 208	222 242	213 730	1 083 345	643 695	in Kol. 164c	439 650	in Kol. 16
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	955	31 009*	112 072*	109 508	55 467	309 011*	290 132	9958	8921	—
	c. Cöthen-Wegelebener . .	678	29 042	148 374	142 474	43 473	364 041	276 442	42 229	44 466	904
43	Mecklenburgische	5508	106 498	228 023	—	26 005	366 034	256 604	52 887	49 757	6787
44	Neisse-Brieger	1106	15 573	39 553	102 254	76 233	234 719	144 812	45 103	44 804	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	885	15 301	49 637	80 593	85 121	231 537	128 139	56 075	42 775	4548
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	520	4908	20 308	53 510	3965	83 211	75 860	3387	3952	12
47	Ostpreußische Südbahn . .	449	17 690	61 891	107 331	10 793	198 154	197 993	89	72	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1927 7137	88 263 303 295	262 842 1082445	— -	4577 85 119	361 909 1 477 996	265 075 1 105 177	45 588 182 350	51 246 190 469	in Kol. 16 - 16
	b. Pfälzische Maximiliansb.	818 2929	31 369 107 743	90 236 353 060	— —	4135 33 401	127 308 497 133	111 833 435 296	8631 34 483	6836 27 354	- 16 - 16
	c. Neustadt-Dürkheimer .	322 572	12 233 37 834	45 231 137 103	— —	463 3140	58 219 178 649	57 063 175 035	721 2153	465 1461	
49	Rheinische	250 350	1145254	2257056	154 564	463 021	4 270 245	3 504 139	274 605	282 352	209 149
50	Schleswigsche	1011	31 287	267 899	—	-*	300 197	226 202	35 975	38 020	in Kol. 16
51	Taunus-E.	22 018	246 751	741 823	-	—*	1 010 592	940 454	27 899	42 239	—
52	a. Thüringische	7446	228 576	993 253	—	318 018	1 547 293	1 389 570	70 638	60 816	26 269
	b. Werra-E.	1212	59 410	321 372	—	47 986	429 980	402 628	14 205	11 475	1672
53	Tilsit-Insterburger . . .	306	9243	21 621	55 720	10 470	97 360	80 534	8633	8193	-
54	Aussig-Teplitzer	985	13 065	68 498	—	4618	87 166	66 908	9956	10 302	—
55	Böhmische Westbahn . .	3319	23 089	140 068	-	86 396	252 872*	247 517	2881	2474	-
56	Brünn-Rossitzer	354	5962	32 747	—	10 315	49 378	49 378	—	—	—
57	Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . }	221 407	4070 4936	26 290 32 346	3679 31 733	579	34 260 70 001	13 065 70 001	11 063 —	10 132 —	— -
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	5002	41 803	196 904	—	178 544	422 253	413 341	—	8912	—
59	Graz-Köflacher	126	5728	87 835	-	3622	97 311	97 311	—*	—*	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	31 765	220 284	870 822		1 330505	2 453 376	1 728 524	337 608	359 605	27 639
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn . }	17 878 —	141 991 2770	665 206 21 514	— —	647 975* 5100	1 473 050 29 384	1 443 374 29 384	14 980 —	14 696 —	— -
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	500	10 252	19 127		16 014	45 893	45 893	—		-
63	a. Oesterreichische nördliche .	10 707	93 706	511 897		865 098*	1 481 408*	1 130 083	98 417	236 511	16 397
	b. Oesterreichische südöstliche	24 178	179 851	380 212	—	834 670*	1 418 911*	677 692	367 109	364 728	9582
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	3320	35 036	137 574	-	220 675*	396 605*	338 040	29 593	28 972	
64	a. Südbahn, Oesterreichische	70 231	596 529	2416912	—	1677143	4 760 815	4 523 029*	in Kol. 164a	237 786	- -
	b. Nordtiroler	1370	22 811	188 125	—	147 032	359 338	350 001	7512	1825	
65	Süd-Norddeutsche . . .	988	21 473	103 534	168 596	108 014	402 605	311 893	48 220	42 492	
66	Theiß-Bahn	6381	84 365	199 058	-	307 964	597 768	283 110	157 410	157 248	—
67	Turnau-Kralup-Prager . .	1295	11 754	66 576	67 776	26 177	173 578	111 204	22 457	29 994	9925
68	Lüttich-Mastrichter . . .	16 557	64 320	362 326	—	4322	447 525	420 269	12 824	13 085	1347
69	Niederländische Rhein-E. .	93 895	232 541	557 143	—	250 985	1 134 564	1 044 258	43 384	45 173	1749
70	a. Warschau-Wiener . .	12 522	100 993	235 716	286 448	67 536	703 215	626 825	39 771	36 619	- -
	b. Warschau-Bromberger .	5620	47 860	68 823	94 720	30 590	247 613	226 882	2298	18 433	-

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter). a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach	c. angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Stk.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
58 788	—	—	1134	17 549	11 274	14 852	105 266	w. u. net.	104 864	96 979	98 919	886 901	37
—	24 650	—	3104	104 188	77 509	98 374	9019	78 803	396 807	656 569	757 165	486 329	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
50 880	—	—	1490	26 345	9717	21 236	—	—	657 250	86 869	252 243	—	40
81 050	25 871	55 179	1997	141 742	57 379	82 941	67 357	17 910	903 165	512 714	535 211	313 927	41
103 734	—	—	2578	73 279	in Kol. 168c	271 156	in Kol. 168c	—	1 370 733	in Kol. 170c	4 759 917	in Kol. 170c	42 a
19 968	—	—	1643	49 905	39 216	42 239	—	5163	168 919	391 996	323 358	—	- b
18 097	—	—	1348	34 569	11 312	in Kol. 168b	in Kol. 168b	5811	146 138	50 785	in Kol. 170b	in Kol. 170b	- c
76 521	—*	—	1701	17 059	12 486	17 398	2222	w. u. net.	186 834	180 238	304 000	64 421	43
15 346	2726	12 620	324	696	10 138	6945	—	w. u. net.	6042	23 823	26 129	—	44
15 277	3528	11 759	395	12 245	15 871	16 087	6873	600	64 582	54 248	81 325	48 015	45
3674	1308	2366	149	459	975	1628	1010	408	47 761	9954	46 938	16 956	46
5860	1688	4172	691	12 092	135	73	—	2558	65 151	747	121	—	47
12 795	12 795	—	1694	11 145		33 431	in Kol. 168c	—	17 062		184 498	in Kol. 170c	
46 717	46 717	—	5177	31 721	in Kol. 168c	117 852	" " 168c	—	66 538	in Kol. 170c	472 213	" " 170c	48 a
4848	4848	—	543	6273		8292	" " 168c	—	7838		31 142	" " 170c	
16 822	16 822	—	1661	15 621		30 371	" " 168c	—	41 621		100 276	" " 170c	- b
1538	1538	—	82	1885		1067	—	—	2009		2060	—	
4731	4731	—	254	6551		3462	—	—	7445		6448	—	- c
236 754	101 219	135 535	9717	126 498	90 459	92 838	75 844	144 596	335 212	539 332	606 605	386 886	49
32 784	6243	26 541	692	5796*	11 839*	12 091*	i. R. 168 b u. c	—*	121 168*	115 266*	167 125*	in R. 170b u. c	50
32 199	31 102	1097	2067	20 009	in Kol. 168c	24 996	in Kol. 168c	w. u. net.	61 657	in Kol. 170c	116 095	—	51
129 999	29 868	100 131	4101	135 961	73 913	58 204	56 549	14 989*	530 386	603 516	479 428	538 950	52 a
29 966	24 497	5469*	2070	29 193	18 552	15 291	10 140	w. u. net.	142 545	223 833	155 200	112 459	- b
7725	2288	5437	204	879	1033	1194	—	3721	15 212	7515	15 834	—	53
15 143	—	—	—	10 378	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	307 923	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	54
47 371*	—	—	212	5751	2638	2594	—	—	1 454 028*	990 074	340 738*	—	55
1562*	939	623	19	—	—	—	—	—	5430	3872	5659	—	56
2112	410	1702	15	201	46	410	—	10	50 775	10 958	28 763	—	57 a
1970	350	1620	10	454	—	—	—	20	43 617	—	—	—	- b c
39 148*	12 350	26 818	383	5065	1629	7764	188	—	153 404	118 792	213 813	16 654	58
1463	785	678	82	1412	—	—	—	—	76 815*	—	—	—	59
237 707*	124 277	113 430	2133	143 026	62 378	38 638	7434	—	968 264	1 096 372	1 046 607	398 949	60
127 561	78 392*	49 169	1320	152 226	32 885	29 437	—	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	61 a
2058	719	1339	—	1126	—	—	—	—	694 171	18 974*	—	—	- b
3921	1699	2222	176	1436	—	—	—	—	200 969	—	—	—	62
107 655*	—	w. u. net.	797	100 053	35 280	36 777	6998	—	3 868 839	1 880 361	2 138 210	905 655	63 a
92 040*	—	w. u. net.	1093	28 645	30 145	23 985	4986	—	1 428 725	1 137 439	1 697 182	204 103	- b
16 242*	—	w. u. net.	551	64 633	4283	4667	—	—	688 116	240 093	73 544	7441	- c
179 571	75 722	103 849	4030	328 793*	in Kol. 168a	24 554	—	w. u. net.	4 234 551*	in Kol. 170a	407 733	—	64 a
10 521	7014	3507	297	6112	6048	10 041	—	—	115 312	136 706	270 183	—	- b
20 344	20 344	—	w. u. net.	5272	6951	10 047	—	—	517 042	492 259	548 603	—	65
51 351*	24 502	26 849	480	6112	5261	14 446	—	—	73 310	177 457	298 766	—	66
7451*	—	—	44	508	1526	1786	3096	—	316 898*	175 614*	138 022*	265 947*	67
25 404	25 404	—	141	13 202	4442	5062	—	—	70 598	58 076	97 282	—	68
73 391	68 954	4437	1753	270 328	73 261	36 856	—	—	133 203	148 188	129 967	—	69
125 649	—	—	1238	8423	1083	4111	—	—	169 587	52 932	179 779	—	70a
36 679	—	—	602	2746	1012	330	—	—	65 446	80 640	17 045	—	- b

		171				172				173
		(Forts.) II. Personen- und								
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1866								
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
	I. Staatsbahnen.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen)	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Freigüter.
		Z.-Ctr.	Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.
1	Badische	5 671 338*	3 773 064	5 324 868	3 427 539	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	7 985 9
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	11 038 467*	3 380 869	8 052 775	4 755 757	" 171a	" 171b	" 171c	" 171d	15 522 77
3	Bebra-Hanauer	143 018	—	—	—	125 605	—	—	—	341 8
4	Braunschweigische	3 479 493	2 676 014	1 951 834	4 778 047	2 239 332	11 300	3 928 753	4 108 173	6 310 5
5	Friedrich-Franz-E.	207 928	283 529	60 813	—	107 117	—	27 098	—	380 67
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	12 515 399 / 5 550 527	3 400 372 / 1 758 268	3 106 642 / 1 606 345	3 334 656 / 1 497 330	5 028 852 / 2 032 870	1 110 076 / 613 709	6 109 118 / 3 377 447	6 259 185 / 2 837 101	19 785 6 / 8 727 7
7	Main-Neckar	590 884	706 158	793 982	341 227	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	940 09
8	Main-Weser	1 381 894	1 424 676	1 505 996	1 188 167	105 188	—	1 812 725	258 200	1 712 25
9	Nassauische	4 962 602	2 204 435	566 457	260 578	550 059	291 412	357 899	13 205	5 843 67
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	4 357 202	2 504 647	4 295 522	5 479 733*	12 776	—	11 492 001	1 310 283*	5 178 60
11	Preuß. Ostbahn	6 035 078	2 015 691	1 359 116	736 767	920 453	630	813 954	—	7 608 64
12	Saarbrücker	1 891 217	1 931 814*	5 991 984*	418 423*	16 066 187*	27 217 649*	—	—	17 996 67
13	Westfälische	1 759 820	1 767 295	1 097 636	2 934 253	950 993	—	2 180 920	5 079 728	3 177 22
14	Sächsische östliche	8 025 724	2 081 572	2 221 090	4 085 835	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	8 744 5
15	Sächsische westliche	28 261 658	5 543 726	2 038 936	521 208	" " 171a*	" " 171b	" " 171c	" " 171d	30 341 40
16	Württembergische	9 789 314	1 855 281	3 062 544	1 246 793	1 587 462	—	3 709 709	—	12 460 84
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	25 913 336	4 156 239	8 183 302	—*	45 888 621	15 613 288	1 215 210	—*	76 027 08
18	a. Gößnitz-Geraer	79 569	in Kol. 171c	1 188 161	in Kol. 171c	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171c	94 24
	b. Greiz-Brunner	1521	" " 171c	419 227	—		" " 171b		—	1717
19	a. Löbau-Zittauer	186 051	92 794	817 357	1 091 813		" " 171b		in Kol. 171d	215 92
	b. Zittau-Reichenberger	519 650	430 671	727 424	5212		" " 171b		" " 171d	607 81
20	a. Oberschlesische	5 867 491	in Kol. 171c	7 095 820	1 008 109	9 881 461	in Kol. 172c	18018748	145 052	15 936 49
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 584 661		2 366 050	899 641	—		2 080 302	1 514 126	1 736 32
	c. Stargard-Posener	318 868		1 604 126	1 683 988	—		830 279	601 791	362 56
21	Rhein-Nahe-E.	550 569	1 511 080*	1 676 624*	1 807 064*	—	238 866**	1 479 966*	1 213 320*	574 7
22	Wilhelms-Bahn	857 827	1 156 784	459 346	402 936	3 792 021	552 172	314 874	—	4 766 8
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	893 495	611 943	1 417 929	468 856	976 808	—	1 741 500	—	2 001 47
24	Alberts-Bahn	660 195	502 761	194 793	45 879	5 892 587	—	—	—	6 596 07
25	Altona-Kieler	3 155 414	205 093	326 282	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	3 961 91
26	Bayerische Ostbahnen	4 618 969	3 140 850	957 067	1 342 542	228 400	509 080	2 125 850	259 680	6 099 3
27	Berlin-Anhaltische	4 305 693	774 332	771 451	919 789	4 175 237	—	787 550	—	9 378 69
28	a. Berlin-Hamburger	1 772 815	1 536 001	1 333 492	252 253	233 932	40 654	156 619	79 881	4 172 6
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	3 378 412	—	—	—	94 748	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	972 456	in Kol. 171c	1 840 278	in Kol. 171c	369 686	in Kol. 172c	1 047 758	in Kol. 172c	2 870 08
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	2 669 063	2 458 866	1 679 918	18 179	62 386*	—	9450	1554	3 138 93
	{ b. Hinterpommer.	592 942	260 199	554 375	—	5530*	62 641	—	—	631 05
	{ c. Vorpommersche	1 047 274	228 178	450 406	—	100 617*	—	4079	—	1 217 84
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 023 403	293 012	607 373	—	8 653 332	3 924 388	—	—	14 095 48
32	Frankfurt-Hanauer	757 156	417 964	975 337	286 030	in Kol. 171a	in Kol. 171b	180 200	in Kol. 171d	949 18
33	Glückstadt-Elmshorner	240 791	90 605	201 507	—	" " 171a	" " 171b	in Kol. 171c	—	269 88
34	Hessische Ludwigs-E.	2 354 919	1 621 669	2 799 513	3 018 789	—	579 069*	2 436 725	1 020 026	2 566 83
35	Homburger	55 259	1391	2117	—	183 421	42 055	—	—	280 61
36	Köln Mindener (u. Gießener)	21 420 573	8 384 260	5 599 845	1 380 457	51 351 000	20 724 293	4 166 750	2 189 700	74 427 38

173			174	175		176	
Güter-Verkehr.							
wurden befördert:							
Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- u. Baugüter			
b. im directen Verkehre angegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	Zusammen. Z.-Ctr.	a. tarifirte. Z.-Ctr.	b. frachtfrie beförderte. Z.-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
5 420 026	6 628 819	4 405 174	24 439 978	—	1 754 616	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumwolle, Eisen, Getreide, Kohlen ꝛc.	1
5 601 169	10 762 593	5 865 664	37 752 202	—	3 345 891	Getreide, Holz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier, Salz ꝛc	2
—		—	341 868	49 200	1902	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufaktur- u. Kolonialwaaren ꝛc.	3
3 206 298	6 566 658	10 940 236	27 023 700	—	2 004 199	Kohlen, Getreide, Steine, Eisen (roh u verarbeitet), Holz, Baumw. ꝛc.	4
333 572	188 486	—	902 730	—	39 173	Getreide, Oelsaat, Steinkohlen, Bauholz, Kolonialwaaren ꝛc.	5
6 917 739	10 709 969	11 017 658	48 431 062	—	—		
3 705 939	5 813 494	5 014 098	23 261 286	—	—	Kohlen, Getreide, Eisen, Tabak, Spiritus, Holz, Baumwolle ꝛc.	6
1 274 497	1 159 227	853 331	4 227 147	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak, Wein ꝛc.	7
1 632 176	3 581 309	1 918 654	8 844 392	14 900	266 564	Blei, Kolonial-, Eisen- u. Eisengußwaaren, Eisensteine, Getreide ꝛc.	8
2 600 410	1 133 378	419 374	9 996 840	—	152 986	Bier, Blei, Kohlen, Cement, Coaks, Eisen, Erde, Erze, Getreide ꝛc.	9
3 301 619	16 568 054	7 818 636*	32 866 975	—	1 992 493	Steinkohlen, Getreide, Mehl, Holz, Eisen, Salz, Eisenwaaren ꝛc.	10
2 413 273	2 705 082	903 778	13 630 782	169 957*	1 413 025	Getreide u. Hülsenfrüchte, Kohlen, Flachs, Hanf, Mühlenfabrik. ꝛc.	11
29 251 120*	6 140 614*	483 970*	53 872 379	84 273	1 490 265	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Sand, Thon, Holz, Getreide ꝛc.	12
1 979 786	3 522 457	8 547 562	17 227 034	—	1 697 549	Steinkohlen, Erze, grobe Eisenwaaren, Holz, Getreide u. Consumtibil.	13
2 510 827	2 530 631	4 583 553	18 369 607	181 538	—	Bergwerks-Erzeugnisse, Kolonial- und Manufakturwaaren	14
5 968 716	2 525 730	885 872	39 721 725	1 336 574*	—*	Kohlen, Getreide, Holz, Eisen, Kalk, Manufakturwaaren, Baumw. ꝛc.	15
2 441 105	7 318 036	1 418 481	23 638 468	in Kol. 173a	—	Baumwolle, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Holz, Kohlen ꝛc.	16
20 483 127	10 182 723	—*	106 692 939	6 145 332	5 479 614	Kohlen, Steine, Kies, Eisenerze, Roheisen, Holz, Getreide, Eisenw. ꝛc.	17
in Kol. 173c	1 333 609	in Kol. 173c	1 427 855	—	—	Kohlen, Getreide, Holz, Bier, Thonerde, Mehl, Mineralöl ꝛc.	18 a
" 173c	515 537	—	517 254	—	—	Kohlen, Manufakturwaaren, Mehl, Ziegel, Getreide, Bier ꝛc.	- b
211 044	937 434	1 411 036	2 775 438	93 980	—	Braunkohlen, Farbehölzer, Flachs, Garne, Getreide, Kalk, Leinenw. ꝛc.	19 a
495 796	793 007	232 663	2 129 280	—	—	Kohlen, Holz, Feld- u. Gartenfrüchte, Flachs, Garne, Getreide ꝛc.	- b
in Kol. 173c	25 511 074	1 231 724	42 679 293	158 205	1 954 512*	Kohlen, Getreide, Bau- u. Nutzholz, Kalk, Eisen, Zink, Hülsenfrüchte	20 a
	4 650 182	2 437 094	8 823 604	—	445 208*	Kohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Spiritus, Holz, Heringe ꝛc.	- b
	2 681 651	2 444 111	5 488 325	2623	176 274*	Kohlen, Getreide, Hülsenfrüchte, Heringe, Spiritus, Kalk, Zink ꝛc.	- c
1 806 409*	3 223 645*	3 170 533*	8 775 325	9320	762 265	Erze, Kohlen, Steine, Eisen, Getreide, Holz, Eisenfabrikate ꝛc.	- 21
1 867 914	908 643	469 145	8 012 594	—	224 357	Steinkohlen, Eisen, Stahl, Eisen- u. Stahlwaaren, Feldfrüchte ꝛc	22
803 857	3 302 478	487 904	6 595 717	—	93 096	Kohlen, landwirthschaftliche Produkte, Erde, Erze, Steine, Holz ꝛc.	23
558 141	223 339	45 879	7 423 434	4600	—	Kohlen, Getreide, Sandsteine, Papier, Lumpen, Oelfrüchte, Ziegel ꝛc.	24
504 817	526 873		4 993 604	—	449 187	Bau- u. Nutzholz, Brennmaterialien, Kolonialwaaren, Dünger ꝛc.	25
4 078 770	3 568 173	2 111 413	15 857 722	—	1 098 927	Getreide, Holz und Kohlen	26
1 142 189	2 153 821	1 330 848	14 005 551	—	478 835	Kohlen, Getreide, Wolle, baumwollene u. wollene Waaren, Zucker ꝛc.	27
2 737 586	2 286 728	689 662	9 886 583	—	547 460	Baumwolle, Droguen, Eisen- u. Stahlwaaren, Feldfrüchte ꝛc.	28 a
6 388 896	—	—	6 388 896	—	—		- b
1 356 360	3 879 100	128 010	8 233 556	—	—	Kohlen, Eisen, Eisenwaaren, Getreide, Garten u. Feldfrüchte ꝛc.	29
2 614 488	1 850 530	22 709	7 626 664	182 000	796 670	Getreide, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Heringe, Spiritus ꝛc.	30 a
336 566	646 470	—	1 614 091	42 423	207 829	Getreide, Brennholz, Spiritus, Kohlen, Mühlenfabrikate, Salz ꝛc.	- b
291 163	513 791	—	2 022 800	101 702	775 212	Getreide, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Holz, Kohlen, Steine ꝛc.	- c
4 393 824	734 337	—	19 223 641	—	635 441*	Kohlen, Steine, Feld- u. Garten-Erzeugnisse, Kolonial- ꝛc. Waaren	31
586 589	1 299 155	301 812	3 136 742	—*	—	Kohlen, Erze, Steine, Holz, Getreide, Schienen, Mehl, Eisen ꝛc.	32
277 353	258 296		805 535	—	62 464	Zucker, roh u. raffinirt, Syrup, Getreide u. Cement	33
2 593 278	5 625 102	4 496 369	15 278 586	in Kol. 171	in Kol. 171	Kohlen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak, Glas ꝛc.	34
44 149	3803	—	328 568	—	19 584	Kohlen und Baumaterialien	35
50 387 316	10 706 296	3 890 513	119 411 511	2 283 222	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine u. Erde, Bau- u. Nutzholz ꝛc.	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	171 Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	171 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	171 c. im direkten Verkehre angekommen von Bahnen. Zoll-Ctr.	171 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	172 Kohlen und Coaks a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen) Z.-Ctr.	172 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	172 c. im direkten Verkehre angekommen von Bahnen. Zoll-Ctr.	172 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	173 Ueber- a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Pfleggüter) Z.-Ctr.
	(Forts.) **II. Personen- und**									
	(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1866**									
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	766 192	431 094	1 321 058	3 125 840	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	888 605
38	Leipzig-Dresdener . . .	3 481 369	1 997 691	2 315 625	1 156 498	1 418 144	599 061	1 349 675	19 693	5 479 311
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	118 355	—	—	—	118 355
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	1 767 618	201 822	154 024	—	22 669	—	88 047	—	2 473 882
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	6 226 541	1 340 205	1 576 314	791 887	10 301 968	133 419	323 765	—	17 591 32[illegible]
42	a. Magdeburg-Halberstädter	942 127	in Kol. 171c	4 316 546	in Kol. 171c	474 181	in Kol. 172c	4 917 955	in Kol. 172c	2 860 32[illegible]
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	858 624	429 617	633 968	—	433 185	15 030	11 202	—	1 515 79[illegible]
	c. Cöthen-Wegelebener . .	861 216	402 991	in Kol. 171b	in Kol. 171b	1 681 762	1 011 379	in Kol. 172b	in Kol. 172b	2 729 4[illegible]
43	Mecklenburgische	705 605	469 356	328 064	116 076	270 469	30 470	—	—	1 179 967
44	Neisse-Brieger	190 598	335 648	355 775	—	10 909	—	922 017	—	208 24[illegible]
45	Niederschlesische Zweigbahn .	628 231	175 626	864 838	406 735	134 396	92 226	293 444	—	840 05[illegible]
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	953 841	710 320	297 557	82 325	273 559	399	873 360	—	1 276 02[illegible]
47	Ostpreußische Südbahn . .	718 456	8901	4954	—	10 995	—	—	—	809 25[illegible]
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1 007 550 4 128 473	in Kolonne 171c	2 233 161 7 893 010	in Kol. 171c " " 171c	1 876 465 5 891 621	in Kol. 172c " " 172c	1 452 858 6 472 966	in Kol. 172c " " 172c	2 914 631 10 118 35[illegible]
	b. Pfälzische Maximiliansb.	129 864 904 038		576 143 2 161 730	" " 171c " " 171c	477 342 1 225 749	" " 172c " " 172c	984 582 5 451 923	" " 172c " " 172c	691 36[illegible] 2 187 02[illegible]
	c. Neustadt-Türkheimer .	93 718 627 148		24 697 98 120	— —	60 492 235 605	— —	— —	— —	158 16[illegible] 876 74[illegible]
49	Rheinische	7 765 755	3 389 326	3 990 118	1 986 714	7 944 193	1 485 336	3 294 383	1 071 071	16 316 25[illegible]
50	Schleswigsche	838 915	203 195	178 694	s. Kol. 171b u. c	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	965 77[illegible]
51	Taunus-E.	233 215	in Kol. 171c	461 704	in Kol. 171c	129 968*	" 172c	1 178 122*	in Kol. 172c	444 84[illegible]
52	a. Thüringische	5 201 787	1 412 887	3 022 982	1 457 932	in Kol. 171a	" " 171b	in Kol. 171c	" " 171d	5 883 12[illegible]
	b. Werra-E.	1 277 661	495 053	538 023	508 161	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 172d	1 449 39[illegible]
53	Tilsit-Insterburger . . .	210 049	42 808	42 725	—	22 521	3441	—	—	252 38[illegible]
54	Aussig-Teplitzer	775 905*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	8 970 800	in Kol. 172a	in Kol. 172a	—	10 065 00[illegible]
55	Böhmische Westbahn . .	in Kol. 170a	" " 170b	" " 170c	—	1 571 649	2 504 500	—	—	3 031 42[illegible]
56	Brünn-Rossitzer	225 285*	184 018*	65 881*	—	1 452 084	488 543	—	—	1 682 79[illegible]
57	Buschtêhrader: a. Kralup-Kladno	25 727	18 782	3405	—	1 093 225	6 794 328	—	—	1 169 93[illegible]
	b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	161 050	—	—	—	1 726 965	—	—	—	1 932 10[illegible]
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 443 210*	2 493 113*	604 118*	70 343*	48 243	—	16 324	—	1 649 92[illegible]
59	Graz-Köflacher	429 822	—	—	—	2 044 758	—	—	—	2 552 80[illegible]
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	8 948 236*	3 553 318*	8 225 561*	2961959*	9 505 460	983 532	415 325	81 699	19 564 98[illegible]
61	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	6 621 181	3 150 627	574 623	1 887 247	950 159	—	—	130 161	7 723 56[illegible]
	b. Pferde-Bahn	in Kol. 170a	—	—	—	—	—	—	—	695 29[illegible]
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	77 400	—	—	—	4 028 718	—	—	—	4 308 52[illegible]
63	a. Oesterreichische nördliche	1 560 224*	1 128 369*	948 257*	546 824*	368 551	54 615	7 031 877	2 066 941	5 837 66[illegible]
	b. Oesterreichische südöstliche	4 579 033*	5 970 960*	5 725 816*	1 195 721*	1 560 592	10 805	156 733	—	7 596 99[illegible]
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	3 038 995*	1 231 068*	308 324*	38 156*	67 899	—	68 769	—	3 859 64[illegible]
64	a. Südbahn, Oesterreichische	23 230 610*	in Kol. 171a	1 210 324	—	2 720 390*	in Kol. 172a	95 229	—	30514344*
	b. Nordtiroler	197 715	374 613	491 433	—	168 846	—	—	—	487 98[illegible]
65	Süd-Norddeutsche . . .	782 011*	5409*	624 995*	—	610 215	9669	905 343	—	1 914 54[illegible]
66	Theiß-Bahn	1 280 462*	6 982 069*	543 885*	—	5024	784	5064	—	1 364 90[illegible]
67	Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	222 775	370	1 076 800	790 820	540 12[illegible]
68	Lüttich-Maastrichter . . .	394 842	358 780	566 576	—	669 626	788 052	202 750	—	1 148 26[illegible]
69	Niederländische Rhein-E. .	1 238 873	1 206 173	710 015	—	171 384	—	4 898 410	-	1 813 78[illegible]
70	a. Warschau-Wiener . .	4 624 178	1 758 948	561 210	—	3 944 778	—	286 781	-	8 746 90[illegible]
	b. Warschau-Bromberger .	1 383 400	233 947	112 210	35 611	773 292	—	—	225 436	2 224 88[illegible]

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

173			174	175		176	
Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- u. Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrie beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
Zollctr.		Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.		
539 347	1 434 829	4 118 007	6 980 788	w. n. not.	w. n. not.	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Steine, Holz ꝛc.	37
3 360 830	4 520 839	1 671 539	15 032 519	—	—	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufakturwaaren, Getreide ꝛc.	38
..	—	—	118 355	—	15 330	Kohlen und Coaks	39
298 408	515 551	—	3 287 841*	—	—	Rohprodukte und Handelsgüter	40
2 043 717	2 518 231	1 173 171	23 326 445	—	—	Kohlen, Salz, Boden-Erzeugnisse, Zucker, Eisen- u. Stahlwaaren	41
2 458 891	5 828 318	5 978 365	17 125 894	—	—	Kohlen, Eisen u. Stahl, Holz, Spiritus, Zucker Syrup, Steine ꝛc.	42a
875 859	1 010 767	—	3 402 422	—	91 875	Getreide, Kohlen, Hüttenprodukte, Oel, Spiritus, Zucker ꝛc.	- b
1 476 467	in Kol. 173b	in Kol. 173b	4 205 963	—	—	Kohlen, Getreide, Zucker und Salz	- c
692 550	649 462	182 719	2 704 698	—	211 328	Getreide u. Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte ꝛc.	43
369 609	1 311 866	—	1 889 720	—	41 383	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Mühlenfabrikate, Salz, Eisen ꝛc.	44
337 971	1 255 694	461 623	2 895 342	—	35 994	Getreide	45
721 648	1 219 483	100 291	3 317 450	54 155	—	Kohlen, Holz u. Waaren daraus, Eisen, Hüttenprodukte ꝛc.	46
9783	5448	—	824 483	6701	12 301	Getreide, Hülsenfrüchte, Holz, Steine, Kartoffeln, Oelkuchen	47
	4 303 948	in Kol. 173c	7 218 579	—	—		
	14 956 041	" 173c	25 074 394	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Holz, Steine, Wolle, Getreide ꝛc.	48a
in Kol. 173c	1 600 179	" 173c	2 291 496	—	—		
	7 744 300	" 173c	9 931 329	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter ꝛc.	- b
	27 824	—	185 928	—	—		
	108 030	—	984 779	—	—	Wein, Erde, Getreide, Salz, Glas, Hanf, Holz, Bretter ꝛc.	- c
5 504 453	7 983 944	3 520 515	33 325 166	in Kol. 173b	1 456 263	Baumaterialien, Blei, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide ꝛc.	49
330 300	357 910	in Kol. 173b c	1 653 989	w. n. not.	w. n. not.	Holz, Getreide, Steine, Kohlen, Torf, Eisenwaaren, Butter ꝛc.	50
in Kol. 173c	1 780 917	" " 173c	2 225 766	—	—	Gewöhnliche Handelsgüter, namentlich Kolonialwaaren, Wein ꝛc.	51
2 090 316	3 560 614	2 053 431	13 587 484	66 078	333 073	Braun- und Steinkohlen, Holz, Salz, Eisen und Eisenwaaren	52a
737 438	708 514	630 760	3 526 111	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	- b
54 797	59 753	..	366 932	—	547	Steine, Holz, Hülsenfrüchte, Kohlen, Getreide, Spiritus ꝛc.	53
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	10 065 006*	156 380	—	Kohlen, chemische Produkte, Baumwolle, Bausteine ꝛc. .	54
3 497 212	343 332	—	6 871 972*	—	402 773	Kohlen, Zucker, Holz, Eisen, Steine, Salz, Flachs, Oel, Glas ꝛc.	55
676 433	71 540	—	2 430 772*	—	8778	Kohlen, Coaks, Eisen und Eisenwaaren, Getränke, Holz ꝛc.	56
6 824 114	32 578	—	8 026 630	—	128 329	Kohlen, Holz, Eisenbahnschienen, Eisen ꝛc.	57a
—	—	—	1 932 106	—	102 405	Kohlen, Bau- und Nutzholz, Eisenerze und Rohzucker . .	- b c
2 613 534	842 019	87 185	5 192 660*	—	455 815	Getreide, Salz, Thiere, Oelfrüchte, Eisen und Stahl . .	58
—*	—*	—	2 552 807*	—	78 268	Braunkohlen, Eisen und Holz	59
5 695 600	9 726 131	3 450 041	38 436 758*	—	2 057 267	Kohlen, Getreide, Eisen u. Eisenwaaren, Thiere, Zucker, Holz ꝛc.	60
3 183 512	604 060	2 017 408	13 528 546	—	1 899 361	Getreide, Holz, Kohlen, Salz, Mehl, Eisenwaaren, Getränke ꝛc.	61a
18 974*	—	—	714 271	—	103 380	Salz, Getreide, Spiritus, Tabak und Gyps	- b
—	..	..	4 308 523	—	83 912	Kohlen und Coaks, Wein, Getreide, Holz, Salz und Eisen .	62
3 038 625	10 155 121	3 526 418	22 617 831*	72 740	1 541 124	Kohlen, Zucker, Spiritus, Getreide, Mahlprodukte, Salz, Tabak ꝛc.	63a
7 149 349	7 603 717	1 404 810	23 754 871*	15 479	1 566 152	Holz, Kohlen, Wein, Getreide, Mahlprodukte, Salz, Wolle ꝛc. .	- b
1 475 444	455 304	45 597	5 835 988*	5346	243 092	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Mahlprodukte, Steine, Wolle ꝛc	- c
in Kol. 173a	1 737 840	—	32 252 184	—	8 497 766	Hölzer, Getreide, Kohlen, Metalle, Mahlprodukte, Wein, Spiritus ꝛc.	64a
517 367	771 657	—	1 777 009	—	66 202	Holz und Holzwaaren, Kohlen, Cement, Manufakturwaaren ꝛc. .	- b
514 288	2 088 988	..	4 517 816*	—	395 392	Mineralien u. mineralische Produkte, Getreide, Manufakturwaaren ꝛc.	65
7 165 571	862 161	..	9 392 640*	—	669 919	Getreide, Vieh, Salz, Tabak, Holz, Oelsaat, Mahlprodukte ꝛc.	66
177 510	1 216 608	1 059 863	2 994 102*	—	31 915	Kohlen, Rüben und Zucker	67
1 209 350	871 670	..	3 229 288	—	—	Kohlen, Getreide, Bauholz, Dachziegel, Eisen, Steine, Kalk	68
1 427 622	5 775 248	—	9 016 658	3 913 264	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Oel, Zucker, Kohlen, Tabak ꝛc.	69
1 812 963	1 031 881	—	11 591 810	718 510	421 557	Kohlen, Holz, Getreide, Kalk, Steine, Mehl, Zucker, Eisen ꝛc.	70a
315 599	129 585	261 047	2 931 115	1 014 644	112 148	Getreide, Rüben, Zucker, Eisenwaaren, Holz, Heringe, Schienen ꝛc.	- b

(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1866 wurden befördert:**

I. Staatsbahnen.	177			178		179	
	Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
	a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Reppel- ꝛc.). Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.
1 Badische	319	in Kol. 168, 170a, 171	in Kol. 168, 170 u. 171	8947	358 154	1 466 809	456*
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	676	—	2074*	66 726*	468 137		—
3 Bebra-Hanauer	1	in Kol. 177c	2219	216	2137	4870	—
4 Braunschweigische	149	386	3473	30 743	270 843	614 429	901*
5 Friedrich-Franz-E.	57	—	—	905	35 113	73 481	355
6 Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	1246	—	in Kol. 177a	11 423*	10 788*	nicht netirt	1047
6 Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	695	—	in Kol. 177a	5992*	5954*	nicht netirt	nicht netirt
7 Main-Neckar	137	172	10*	1005	43 723		—
8 Main-Weser	107	1753*	15 068*	202	1381	3761	205 650*
9 Nassauische	21	151	—	780	17 647	32 754	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	6643	—	21 723	70 275	876 014	1 283 783	2964
11 Preuß. Ostbahn	815	nicht netirt	3113*	69 566*	1 007 658	1 523 042	1610
12 Saarbrücker	280	15	in Kol. 177a	10 514	125 597	193 172	1029
13 Westfälische	194	324	2000*	26 880*	41 630	349 762	836*
14 Sächsische östliche	80	603	312	701	1553	—*	501 328
15 Sächsische westliche	635	73	17	5842	3146	—*	375 359
16 Württembergische	334	—	—	5370	—	—	—
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltg.							
17 Bergisch-Märkische	961	in Kol. 177c	1017	20 739	372 354	786 818	—
18 a. Gößnitz-Geraer	4	—	—	3	154	—*	16 900
b. Greiz-Brunner	3	—	—	—	28	—*	4900
19 a. Löbau-Zittauer	8	2	8	142	310	—*	31 409
b. Zittau-Reichenberger	4	2	8	7	147	—*	23 005
20 a. Oberschlesische	322	nicht netirt	2460	29 470	128 616	387 631	455
b. Breslau-Posen-Glogauer	352	nicht netirt	2372	26 611	178 251	311 187	306
c. Stargard-Posener	256	nicht netirt	1480	27 289	355 463	400 299	308
21 Rhein-Nahe-E.	283	444	in Kol. 177a	10 024	105 615	210 000	604
22 Wilhelms-Bahn	1224	45	—	12 622	63 485	156 935	—
b) in Privatverwaltung.							
23 Aachen-Mastrichter	7	—	—	2839	39 653	86 125	—
24 Alberts-Bahn	9	43	107	60*	125*	—*	29
25 Altona-Kieler	437	nicht netirt	nicht netirt	11 728	277 506	827 038	—
26 Bayerische Ostbahnen	2753	—	—	24 458	256 248	nicht netirt	—
27 Berlin-Anhaltische	105	205	5854	49 228	159 079	988 484	265
28 a. Berlin-Hamburger	342	411	1085	24 628	515 447*	1 171 456	—
b. Hamburg-Bergedorfer	81	—	—	11 077	386 815	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	147	—	—	2772	101 887	180 239	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	616	40	—	7880	369 525	546 688	—
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	86	—	—	2249	125 326	165 885	—
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	207	—	—	2683	93 965	128 408	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	158*	—	1827*	14 763	55 750*	119 968	85
32 Frankfurt-Hanauer	18	—	1200*	5507*	28 584	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	36	—	—	411	11 249	38 572	—
34 Hessische Ludwigs-E.	2037*	—	—	18 495	229 611	nicht netirt	—
35 Homburger	26	—	—	122	746	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	177	1392	3718	36 493	375 578	737 869	632

(Fortf.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Fortf.) A. **Im Betriebsjahre 1866 wurden befördert:**

II. **Privatbahnen.** (Fortf.)	177			178		179	
	Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
	a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.). Stück	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.
47 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1932	7*	—*	in Kol. 178b	20 794*	—	—
48 Leipzig-Dresdener	381	399	—	6292	173 817	540 660	6208
49 Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	—	—	—	—	3026	—	—
50 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	122	5	—	2262	33 033	nicht notirt	—
51 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	177	43	3424*	37 967	146 325	749 784	399
52 a. Magdeburg-Halberstädter	2290	—	—	28 089	176 836	544 788	258
b. Magdeb.-Wittenbergesche	434	—	—	9950	55 941	131 533	—
c. Cöthen-Wegelebener	48	—	82	5855	38 454	—	—
53 Mecklenburgische	153	—	—	4221	90 416	173 307	—
54 Neisse-Brieger	13	—	419	4283	14 162	50 423	65
55 Niederschlesische Zweigbahn	35	—	1142*	2482	134 396	96 436	—
56 Oppeln-Tarnowitzer	8	—	—	196	29 610	46 228	—
57 Ostpreußische Südbahn	35	—	—	219	3639	10 249	—
58 a. Pfälzische Ludwigsbahn	13 / 80	—	—	636 / 3135	14 835 / 102 079	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	1 / 60	—	—	59 / 553	4093 / 34 719	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer	— / 8	—	—	6 / 112	912 / 7412	—	—
59 Rheinische	323	222	1802*	30 937	70 079	651 220	972
60 Schleswigsche	91	—	—	9843	63 469	w. n. notirt	—
61 Taunus-E.	10	—	—	140	2878	w. n. notirt	—
62 a. Thüringische	378	176	3634	39 895	66 002	623 063	1025
b. Werra-E.	443	—	in Kol. 177a	2421	28 237	134 737	518
63 Tilsit-Insterburger	17	—	7	1773*	18 139	36 347	—
64 Aussig-Teplitzer	nicht notirt	—	—	nicht notirt	nicht notirt	2302	—
65 Böhmische Westbahn	49*	—	1691*	10 887*	45 929	51 423	—
66 Brünn-Rossitzer	4	—	260*	1776*	686	14 163	—
67 Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno	2	—	—	2	2501	4474	—
b. Prag-Wejhybka	5	—	—	—	76	—	—
c. Pferde-Bahn							
68 Galizische Carl-Ludwigs-B.	146*	96	1290*	7297*	366 866	750 570	66
69 Graz-Köflacher	11	—	5	26	412	784	186
70 Kaiser Ferdinands Nordb.	2219	5849	10 833*	85 682*	1 083 395*	2 408 767*	—
71 Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	534	129	5604*	30 424*	407 782	1 019 350	—
b. Pferde-Bahn	16	—	in Kol. 177a	—	—	—	—
72 Mohacs-Fünfkirchener	12	—	—	11	407	1281	52
73 a. Oesterreichische nördliche	752*	1819	7062*	58 873*	254 548*	1 354 892	2406
b. Oesterreichische südöstliche	1000*	316	2513*	50 135*	721 336*	2 821 962	15 340
c. Wien-Neu-Szönyer	259*	—	779*	23 880*	125 061*	548 969	6618
74 a. Südbahn, Oesterreichische	17 299	in Kol. 177a	in Kol. 177a	103 867	448 034	—	—
b. Nordtiroler	1452	—	—	3806	6018	57 112	—
75 Süd-Norddeutsche	—*	—	—	547	33 060	56 966	—
76 Theiß-Bahn	356*	—	291*	6809*	299 193	846 330*	1080
77 Turnau-Kralup-Prager	—*	—	176	1211*	1020*	49 485	—
78 Lüttich-Maastrichter	3	—	4	200	800	13 320	—
79 Niederländische Rhein-E.	132	457	—	4620	48 774	195 192	—
80 a. Warschau-Wiener	512	703	293	3746*	33 071	w. n. notirt	—
b. Warschau-Bromberger	207	286	136	1449	21 459	w. n. notirt	—

I. Staatsbahnen.	180 a. I. Klasse	180 b. II Klasse	180 c. III. Klasse	180 d. IV. Klasse	180 e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire ꝛc.) haben zurückgelegt	181 Zusammen.	182 Sämmtliches Gepäck (Kol. 165 hat zurückgelegt
	Sämmtliche Personen in der						
	haben zurückgelegt						
	Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
1 Badische	548 236	4 401 247	20 665 950	—	1 070 145	26 685 578	2 663 497
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	434 196	7 840 736	17 434 471	-	2 612 988	28 322 401	1 179 912
3 Bebra-Hanauer	547	14 792	127 340	—	107 250	249 929	9234
4 Braunschweigische	233 300	1 863 889	2 817 301	3964	2 243 041	7 161 495	1 372 472
5 Friedrich-Franz-E.	15 604	178 103	349 568	—	21 713	564 988	156 130
6 Hanno- { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	832 965	5 459 758	11 786 045	—	nicht notirt	18 078 768	in Kol. 164
versche { v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	242 005	2 744 536	5 534 631	—	nicht notirt	8 601 172	" 164
7 Main-Neckar				—	—	3 922 952	nicht notirt
8 Main-Weser	168 711	1 663 492	3 264 927	—	2 723 421	7 820 551	1 243 425
9 Nassauische	114 768	775 402	1 168 375	—	864 492	2 923 037	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	438 144	3 434 540	4 744 956	9 504 960	7 971 393	26 093 993	3 224 169
11 Preuß. Ostbahn	699 502	4 681 341	5 528 440	7 623 818	12 309 882	30 842 983	5 002 527
12 Saarbrücker	29 583	389 146	1 414 739	1 060 534	1 036 901	3 930 003	156 074
13 Westfälische	30 903	414 703	1 530 695	1 884 970	1 191 102	5 052 373	288 819
14 Sächsische östliche	57 878	1 040 121	3 342 249	—	156 164	4 596 412	599 323
15 Sächsische westliche	77 464	2 271 892	6 650 835	—	771 633	9 771 824	nicht notirt
16 Württembergische	—	—	—	—	—	17 102 604	1 651 229
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltg.							
17 Bergisch-Märkische	123 585	2 337 267	5 029 016	7 197 451	1 311 230	15 998 549	645 616
18 a. Gößnitz-Geraer	843	71 152	338 143	—	9	410 147	nicht notirt
b. Greiz-Brunner	229	21 971	67 549	—	16	89 765	nicht notirt
19 a. Löbau-Zittauer	750	58 764	285 606	—	6329	351 449	37 019
b. Zittau-Reichenberger	412	31 594	173 927	—	997	206 930	10 063
20 a. Oberschlesische	81 301	1 045 017	1 775 270	2 977 915	3 189 170	9 068 673	637 241'
b. Breslau-Posen-Glogauer	40 632	522 917	1 596 807	832 757	4 873 329	7 866 442	469 043'
c. Stargard-Posener	22 928	329 719	773 531	814 348	2 310 096	4 259 622	361 423'
21 Rhein-Nahe-E.	47 531	390 591	1 113 506	503 849	1 422 071	3 477 548	158 967
22 Wilhelms-Bahn	9584	134 380	248 961	723 523	916 329	2 032 777	83 601
b) in Privatverwaltung.							
23 Aachen-Mastrichter	44 152	188 366	647 699	-	71 034	951 251	70 786
24 Alberts-Bahn	2084	94 381	302 519	302 393	30 594	731 971	16 246
25 Altona-Kieler	32 904	780 353	3 731 095	—	—*	4 544 352	582 157
26 Bayerische Ostbahnen	90 051*	1 862 814	7 556 040	-	1 509 693	11 018 598*	694 248
27 Berlin-Anhaltische	151 452	2 101 775	4 691 133	-	4 324 271	11 268 631	1 575 940
28 a. Berlin-Hamburger	169 742	2 256 429	2 875 565	3 229 434	1 460 804	9 991 974	1 824 452
b. Hamburg-Bergedorfer	11 980	237 752	417 642	220 700	-	888 074	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	252 865	2 033 151	2 805 316	2 663 514	2 686 900	10 441 746	1 250 944
30 Berlin-Stettiner a Stammbahn	42 952	1 103 905	2 183 224	2 875 652	2 144 267	8 350 000	815 512
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	5127	256 568	601 418	900 102	1 276 319	3 039 534	241 744
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	19 639	452 954	1 176 741	1 407 836	849 542	3 906 712	402 525
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	29 234	428 798	1 086 357	1 403 943	3 022 390	5 970 722	371 30[illegible]
32 Frankfurt-Hanauer	18 200	406 282	763 864	-	252 765	1 441 111	98 049
33 Glückstadt-Elmshorner	914	44 481	376 813	—	—*	422 208	38 145
34 Hessische Ludwigs-E.	174 930	1 936 101	4 048 825	—	1 452 167	7 612 023	nicht notirt
35 Homburger	61 091	327 087	673 408	—	10 484	1 072 070	37 005
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	503 795	3 773 425	3 642 990	8 812 951	5 944 567	22 677 728	3 625 598

(Forts.) **II. Personen- und**

B. Durchschnitts-

183					184	185			
Güter-Verkehr.									
Verhältnisse.									
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt			
Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche		a.	b.	c.	
Eilgüter	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coals haben zurückgelegt	Zusammen.	Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
haben zurückgelegt Meilen.		haben zurückgelegt Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
5 752 844	—	62 321 851	164 317 645	in Kol. 183d	232 392 340	25 273 870	47 835	9 011 546	1
—	—	—	—	—	643 579 460	in Kol. 184	—	—	2
34 360	—	193 055	485 658	428 794	1 141 867	204 408	179 386	25 669	3
3 166 987	—	36 311 934	207 583 279	in Kol. 183d	247 062 200	6 034 792	2 338 302	5 623 813	4
65 134	—	1 602 349	3 828 174	746 992	6 242 649	181 322	3497	437 675	5
—	—	—	—	—	622 028 060*	—	nicht notirt	nicht notirt	6
—	—	—	—	—	298 841 895*	—			
—	—	—	—	—	32 687 668	—			7
2 848 718	—	18 843 738	67 939 843	15 535 773	105 168 072	920 987	13 029 000	2 396 064	8
274 160	—	4 690 230	77 862 010	8 638 132	91 464 532	1 015 186	—	—	9
8 592 802	150 147	64 943 221	355 825 989	446 829 365	876 341 524	40 469 224	4 555 087	23 860 660	10
6 452 203	3138	50 064 563	223 295 170	7 293 209	287 108 283	37 719 494	3 083 404	47 131 923	11
259 790	—	1 608 251	57 695 804	122 708 204	182 272 049	5 770 271	36 351	891 225	12
1 468 421	37 024	13 717 870	66 519 235	87 207 627	168 950 177	5 279 377	624 620	3 684 427	13
1 778 562	—	16 759 247	102 819 573	in Kol. 183d	121 357 382	180 766	nicht notirt	nicht notirt	14
4 773 232	—	39 945 935	354 891 907	" " 183d	399 611 074	5 539 741	nicht notirt	nicht notirt	15
—	—	—	—	—	272 132 775	—	—	—	16
3 485 436	748 002	35 792 655	265 519 059	324 046 942	629 592 094	38 118 264	14 387*	5 727 617	17
63 775	—	572 388	4 896 729	in Kolonne 183d	5 532 892	—	—	nicht notirt	18a
19 622	—	133 286	640 155		793 063	—	nicht notirt		- b
154 337	—	1 149 274	9 668 301		10 971 912	50 357			19a
72 777	—	1 493 063	5 603 856		7 169 696	—			- b
1 109 334	—	8 218 501	187 245 186	470 936 894	667 509 915	27 375 826*	847 840	4 811 888	20a
1 033 088	—	4 786 455	70 119 378	68 629 245	144 568 166	6 708 650*	1 566 545	4 984 882	- b
751 630	—	4 711 053	52 593 615	20 004 804	78 061 102	2 375 051*	538 273	4 177 026	- c
521 722	—	2 762 090	56 585 833	38 366 802	98 236 447	3 170 437	76 250	1 591 504	21
181 410	—	2 852 161	19 874 043	38 949 842	61 857 456	1 684 613	178 626	1 038 898	22
273 761	346	1 277 867	15 523 919	2 865 219	19 941 112	347 884	640	436 506	23
15 809	24 641	194 903	2 471 839	10 686 258	13 393 450	4600	—*	—*	24
1 033 164*	—	12 005 447*	29 215 227	in Kol. 183d	42 253 838	3 493 023	84 850	4 961 275	25
—	—	—	—	—	300 973 498	—	—	—	26
4 405 584	263 577	35 572 721	94 516 867	38 052 375	172 811 127	5 014 485	9 397 150	14 201 474	27
5 128 690	—	95 404 722	96 860 783	2 651 115	200 045 310	6 782 842	26 854*	27 178 325	28a
344 080	—	5 729 808	7 060 881	198 024	13 352 793	—	—	—	- b
3 379 906	—	61 316 112	43 366 251	18 835 726	126 897 995	—	48 320	3 103 492	29
1 575 238	231 942	6 861 960	64 615 603	623 384	73 908 127	1 244 101	176 448	8 526 202	30a
279 029	73 726	1 508 346	13 332 955	891 263	16 085 319	550 147	29 024	1 853 612	- b
525 980	92 877	1 799 714	14 100 985	992 268	17 511 824	1 501 287	58 501	1 643 673	- c
919 184	-	4 938 674	41 032 484	98 986 656	145 876 998	3 575 123	163 624	1 805 746	31
267 874	84 376	1 954 228	11 589 496	in Kolonne 183d	13 895 974	nicht notirt	63	137 300	32
42 483	—	1 063 398	1 675 544		2 781 425	140 592	1125	149 578	33
2 062 836	—	10 034 068	104 732 420		116 829 324	in Kol. 183d	nicht notirt	nicht notirt	34
19 781	10 660	64 086	562 032		656 559	48 950	—	—	35
7 777 387	—	52 120 657	326 298 949	659 715 302	1 045 912 895	26 094 913	945 096*	4 614 355	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	158	159	160	161	162	163	164			
								II. Personen- und			
								A. Im Betriebsjahre 1866			
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.).	Ueberhaupt Personen.	Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im directen abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	6868	90 652	346 765	—	in Kol. 160	444 285	355 554	in Kol. 164c	88 731	in Kol. 164d
38	Leipzig-Dresdener . . .	12 302	220 051	905 893	—	28 535	1 166 781	938 914	103 757	114 348	9762
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5821	203 638	681 109	—	—	890 568	890 568	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	5042	97 079	348 774	—	8647	459 542*	412 374	24 798	22 370	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3961	122 919	734 310	109 773	226 583	1 197 546	992 874	72 344	77 575	54 753
42	a. Magdeburg-Halberstädter	11 400	154 765	481 208	222 242	213 730	1 083 345	643 695	in Kol. 164c	439 650	in Kol. 164d
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	955	31 009*	112 072*	109 508	55 467	309 011*	290 132	9958	8921	—
	c. Cöthen-Wegelebener . .	678	29 042	148 374	142 474	43 473	364 041	276 442	42 229	44 466	904
43	Mecklenburgische	5508	106 498	228 023	—	26 005	366 034	256 604	52 887	49 757	6786
44	Neisse-Brieger	1106	15 573	39 553	102 254	76 233	234 719	144 812	45 103	44 804	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	885	15 301	49 637	80 593	85 121	231 537	128 139	56 075	42 775	4548
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	520	4908	20 308	53 510	3965	83 211	75 860	3387	3952	12
47	Ostpreußische Südbahn . .	449	17 690	61 891	107 331	10 793	198 154	197 993	89	72	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1327 7137	38 263 303 295	262 842 1082445	— —	3877 85 119	361 909 1 477 996	265 075 1 105 177	45 558 182 350	51 246 190 469	in Kol. 164c " " 164c
	b. Pfälzische Maximiliansb.	818 2929	31 369 107 743	90 346 353 060	— —	6135 33 401	127 308 497 133	111 433 435 296	8631 34 483	6838 27 354	1643 " 164c
	c. Neustadt-Türkheimer .	322 572	12 233 37 834	45 231 137 103	— —	463 3140	58 249 178 649	57 063 175 035	721 2153	465 1461	
49	Rheinische	250 350	1145254	2257056	154 564	463 021	4 270 245	3 504 139	274 605	282 352	209 149
50	Schleswigsche	1011	31 287	267 899	—	—*	300 197	226 202	35 975	38 020	[illegible]
51	Taunus-E.	22 018	246 751	741 823	—	—*	1 010 592	940 454	27 899	42 239	—
52	a. Thüringische	7446	228 576	993 253	—	318 018	1 547 293	1 389 570	70 638	60 816	26 269
	b. Werra-E.	1212	59 410	321 372	—	47 986	429 980	402 628	14 205	11 475	1672
53	Tilsit-Insterburger . . .	306	9243	21 621	55 720	10 470	97 360	80 534	8633	8193	—
54	Aussig-Teplitzer	985	13 065	68 498	—	4618	87 166	66 908	9956	10 302	—
55	Böhmische Westbahn . .	3319	23 089	140 068	—	86 396	252 872*	247 517	2881	2174	—
56	Brünn-Rossitzer	354	5962	32 747	—	10 315	49 378	49 378	—	—	—
57	Buschtéhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . }	221 407	4070 4936	26 290 32 346	3679 31 733	579	34 260 70 001	13 065 70 001	11 063 —	10 132 —	— —
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	5002	41 803	196 904	—	178 544	422 253	413 341	—	8912	—
59	Graz-Köflacher	126	5728	87 835	—	3622	97 311	97 311	—*	—*	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	31 765	220 284	870 822		1 330505	2 453 376	1 728 524	337 608	359 605	27 639
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn . }	17 878 —	141 991 2770	665 206 21 514	— —	647 975* 5100	1 473 050 29 384	1 443 374 29 384	14 980 —	14 696 —	— —
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	500	10 252	19 127	—	16 014	45 893	45 893	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	10 707	93 706	511 897		865 098*	1 481 408*	1 130 083	98 417	236 511	16307
	b. Oesterreichische südöstliche	24 178	179 851	380 212	—	834 670*	1 418 911*	677 692	367 109	364 728	9382
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	3320	35 036	137 574	—	220 675*	396 605*	338 040	29 593	28 972	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	70 231	596 529	2416912	—	1677143	4 760 815	4 523 029*	in Kol. 164c	237 786	—
	b. Nordtiroler	1370	22 811	188 125	—	147 032	359 338	350 001	7512	1825	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	988	21 473	103 534	168 596	108 014	402 605	311 893	48 220	42 492	—
66	Theiß-Bahn	6381	84 365	199 058	—	307 964	597 768	283 110	157 410	157 248	—
67	Turnau-Kralup-Prager . .	1295	11 754	66 576	67 776	26 177	173 578	111 204	22 457	29 994	9923
68	Lüttich-Mastrichter . . .	16 557	64 320	362 326	—	4322	447 525	420 269	12 824	13 085	1347
69	Niederländische Rhein-E. .	93 895	232 541	557 143	—	250 985	1 134 564	1 044 258	43 384	45 173	1749
70	a. Warschau-Wiener . .	12 522	100 993	235 716	286 448	67 536	703 215	626 825	39 771	36 619	—
	b. Warschau-Bromberger .	5620	47 860	68 823	94 720	30 590	247 613	226 882	2298	18 433	—

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind: a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Post-güter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter). a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
58 788	—	—	1134	17 549	11 274	14 852	105 266	w. n. net.	104 864	96 979	98 919	886 901	37
—	24 650	—	3104	104 188	77 509	98 374	9019	78 803	396 807	6: 6 569	757 165	486 329	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
50 880	—	—	1490	26 345	9717	21 236	—	—	657 250	86 869	252 243	—	40
81 050	25 871	55 179	1997	141 742	57 379	82 941	67 357	17 910	903 165	512 714	535 211	313 927	41
103 734	—	—	2578	73 279	in Kol. 164c	271 156	in Kol. 168c	—	1 370 733	in Kol. 170c	4 759 917	in Kol. 170c	42 a
19 968	—	—	1643	49 905	39 216	42 239	—	5163	168 919	391 996	323 358	—	- b
18 097	—	—	1348	34 569	11 312	in Kol. 164b	in Kol. 168b	5811	146 138	50 785	in Kol. 170b	in Kol. 170b	- c
76 521	—*	—	1701	17 059	12 486	17 398	2222	w. n. net.	186 834	180 238	304 000	64 421	43
15 346	2726	12 620	324	696	10 138	6945	—	w. n. net.	6042	23 823	26 129	—	44
15 277	3528	11 759	395	12 245	15 871	16 087	6873	600	64 582	54 248	81 325	48 015	45
3674	1308	2366	149	459	975	1628	1010	408	47 761	9954	46 938	16 956	46
5860	1688	4172	691	12 092	135	73	—	2558	65 151	747	421	—	47
12 795	12 795	—	1694	11 145		33 431	in Kol. 164c	—	17 062		184 484	in Kol. 170c	
46 717	46 717	—	5177	31 721		117 852	" " 168c	—	66 538		472 213	" " 170c	48 a
4848	4848	—	543	6273		8293	" " 168c	—	7838		31 162	" " 170c	
16 822	16 822	—	1661	15 621		30 371	" " 164c	—	41 621		100 276	" " 170c	- b
1598	1598	—	83	1895		1067	—	—	2009		2060	—	
4731	4731	—	254	6551	in Kol. 164c	3462	—	—	7445	in Kol. 170c	6448	—	- c
236 754	101 219	135 535	9717	126 498	90 459	92 838	75 844	144 596	335 212	539 332	606 605	386 886	49
32 784	6243	26 541	692	5796*	11 839*	12 091*	(z. 165 b u. c	—*	121 168*	115 266*	167 125*	in Kol. 170b u. c	50
32 199	31 102	1097	2067	20 009	in Kol. 164c	24 996	in Kol. 168c	w. n. net	61 657	in Kol. 170c	116 095	—	51
129 999	29 868	100 131	4101	135 961	73 913	58 204	56 549	14 989*	530 386	603 516	479 428	538 950	52 a
29 966	24 497	5469*	2070	29 193	18 552	15 291	10 140	w. n. net.	142 545	223 833	155 200	112 459	- b
7725	2288	5437	204	879	1033	1194	—	3721	15 212	7515	15 834	—	53
15 143	—	—	—	10 378	in Kol. 164a	in Kol. 164a	—	—	307 923	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	54
47 371*	—	—	212	5751	2638	2594	—	—	1 454 028*	990 074	340 738*	—	55
1562*	939	623	19	—	—	—	—	—	5430	3872	5659	—	56
2112	410	1702	15	201	46	410	—	10	50 775	10 958	28 763	—	57 a
1970	350	1620	10	454	—	—	—	20	43 617	—	—	—	- b c
39 148*	12 330	26 818	383	5065	1629	7764	188	—	153 404	118 792	213 813	16 654	58
1463	785	678	82	1412	—	—	—	—	76 815*	—	—	—	59
237 707*	124 277	113 430	2133	143 026	62 378	38 638	7434	—	968 264	1 096 372	1 046 607	398 949	60
127 561	78 392*	49 169	1320	152 226	32 885	29 437	—	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	61 a
2058	719	1339	—	1126	—	—	—	—	694 171	18 974*	—	—	- b
3921	1699	2222	176	1436	—	—	—	—	200 969	—	—	—	62
107 655*	—	w. n. net.	797	100 053	35 280	36 777	6998	—	3 868 839	1 880 361	2 138 210	905 655	63 a
92 040*	—	w. n. net.	1093	28 645	30 145	23 985	4986	—	1 428 725	1 137 439	1 697 182	204 103	- b
16 242*	—	w. n. net.	551	64 633	4283	4667	—	—	688 116	240 093	73 544	7441	- c
179 571	75 722	103 849	4030	328 793*	in Kol. 164a	24 554	—	w. n. net.	4 231 551*	in Kol. 170a	407 733	—	64 a
10 521	7014	3507	297	6112	6048	10 041	—	—	115 312	136 706	270 183	—	- b
20 344	20 344	—	w. n. net.	5272	6951	10 047	—	—	517 042	492 259	548 603	—	65
51 351*	24 502	26 849	480	6112	5261	14 446	—	—	73 310	177 457	298 766	—	66
7451*	—	—	44	508	1526	1786	3096	—	316 838*	175 614*	138 022*	265 947*	67
25 404	25 404	—	141	13 202	4442	5062	—	—	70 598	58 076	97 282	—	68
73 391	68 954	4437	1753	270 328	73 261	36 856	—	—	133 203	148 188	129 967	—	69
125 649	—	—	1238	8423	1083	4111	—	—	169 587	52 932	179 779	—	70 a
36 679	—	—	602	2746	1012	330	—	—	65 446	80 640	17 045	—	- b

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1866**

I. Staatsbahnen.	171 Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von fremden Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	172 Kohlen und Coaks a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen) Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von fremden Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	173 Ueber- a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
1 Badische	5 671 338*	3 773 064	5 324 868	3 427 539	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	7 985 959
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	11 038 467*	3 380 869	8 052 775	4 755 757	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	15 522 776
3 Bebra-Hanauer	143 018	—	—	—	125 605	—	—	—	341 868
4 Braunschweigische	3 479 493	2 676 014	1 951 834	4 778 047	2 239 332	11 300	3 928 753	4 108 173	6 310 508
5 Friedrich-Franz-E.	207 928	283 529	60 813	—	107 117	—	27 098	—	380 672
6 Hannoversche	12 515 399 (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	3 400 372	3 106 642	3 334 656	5 028 852	1 110 076	6 109 118	6 259 185	19 785 696
	5 570 527 (v. 1. Juli bis 31. Dezbr 66)	1 758 268	1 606 385	1 497 290	2 632 820	613 709	3 377 447	2 832 101	8 727 758
7 Main-Neckar	590 884	706 158	793 982	341 227	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	940 092
8 Main-Weser	1 381 894	1 424 676	1 505 996	1 188 167	105 188	—	1 812 725	258 200	1 712 253
9 Nassauische	4 962 602	2 204 435	566 457	260 578	550 059	291 412	357 899	13 205	5 843 678
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	4 357 202	2 504 647	4 295 522	5 479 733*	12 776	—	11 492 001	1 310 283*	5 178 666
11 Preuß. Ostbahn	6 035 078	2 015 691	1 359 116	736 767	920 453	630	813 954	—	7 608 649
12 Saarbrücker	1 891 217	1 931 814*	5 991 984*	418 423*	16 066 187*	27 217 649*	—	—	17 996 675
13 Westfälische	1 759 820	1 767 295	1 097 636	2 934 253	950 993	—	2 180 920	5 079 728*	3 177 229
14 Sächsische östliche	8 025 724	2 081 572	2 221 090	4 085 835	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	8 744 596
15 Sächsische westliche	28 261 658	5 543 726	2 038 936	521 208	" " 171a*	" " 171b	" " 171c	" " 171d	30 341 407
16 Württembergische	9 789 314	1 855 281	3 062 544	1 246 793	1 587 462	—	3 709 709	—	12 460 846
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	25 913 336	4 156 239	8 183 302	—*	45 888 621	15 613 288	1 215 210	—*	76 027 082
18 a. Gößnitz-Geraer	79 569	in Kol. 171c	1 188 161	in Kol. 171c	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171c	94 246
b. Greiz-Brunner	1521	" " 171c	419 227	—		" " 171b		—	1717
19 a. Löbau-Zittauer	186 051	92 794	817 357	1 091 813		" " 171b		in Kol. 171d	215 924
b. Zittau-Reichenberger	519 650	430 671	727 424	5212		" " 171b		" " 171d	607 814
20 a. Oberschlesische	5 867 491	in Kol. 171c	7 095 820	1 008 109	9 881 461	in Kol. 172c	18018748	145 052	15 936 497
b. Breslau-Posen-Glogauer	1 584 661		2 366 050	899 641	—		2 080 302	1 514 126	1 736 328
c. Stargard-Posener	318 868		1 604 126	1 683 988	—		830 279	601 791	362 563
21 Rhein-Nahe-E.	550 569	1 511 080*	1 676 624*	1 807 064*	—	238 866**	1 479 966*	1 213 320*	574 738
22 Wilhelms-Bahn	857 827	1 156 784	459 346	402 936	3 792 021	552 172	314 874	—	4 766 892
b) in Privatverwaltung.									
23 Aachen-Mastrichter	893 495	611 943	1 417 929	468 856	976 808	—	1 741 500	—	2 001 478
24 Alberts-Bahn	660 195	502 761	194 793	45 879	5 892 587	—	—	—	6 596 075
25 Altona-Kieler	3 155 414	205 093	326 282	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	3 961 914
26 Bayerische Ostbahnen	4 618 969	3 140 850	957 067	1 342 542	228 400	509 080	2 125 850	259 680	6 099 369
27 Berlin-Anhaltische	4 305 693	774 332	771 451	919 789	4 175 237	—	787 550	—	9 378 696
28 a. Berlin-Hamburger	1 772 815	1 536 001	1 333 492	252 253	233 932	40 654	156 619	79 881	4 172 607
b. Hamburg-Bergedorfer	—	3 376 412	—	—	—	94 745	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	972 456	in Kol. 171c	1 840 278	in Kol. 171c	369 686	in Kol. 172c	1 047 758	in Kol. 172c	2 870 086
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	2 669 063	2 458 866	1 679 918	18 179	62 386*	—	9450	1554	3 138 937
b. Hinterpommer.	592 942	260 199	554 375	—	5530*	62 641	—	—	631 055
c. Vorpommersche	1 047 274	228 178	450 406	—	100 617*	—	4079	—	1 217 846
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 023 403	293 012	607 373	—	8 653 332	3 924 388	—	—	14 095 489
32 Frankfurt-Hanauer	757 156	417 964	975 337	286 030	in Kol. 171a	in Kol. 171b	180 200	in Kol. 171d	949 186
33 Glückstadt-Elmshorner	240 791	90 605	201 507	—	" " 171a	" " 171b	in Kol. 171c	—	269 880
34 Hessische Ludwigs-E.	2 354 919	1 621 669	2 799 513	3 018 789	—	579 060*	2 436 725	1 020 026	2 563 837
35 Homburger	55 259	1391	2117	—	183 421	42 055	—	—	280 616
36 Köln Mindener (u. Gießener)	21 420 573	8 384 260	5 599 845	1 380 457	51 351 000	20 724 293	4 166 750	2 189 700	74 427 386

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

173			174	175		176	
Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- u. Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Ztr.	c. angekommen von fremder Bahnen. Ztr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Ztr.	Zusammen. Ztr.	a. tarifirte. Ztr.	b. frachtfrie beförderte. Ztr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
5 420 026	6 628 819	4 405 174	24 439 978	—	1 754 616	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumwolle, Eisen, Getreide, Kohlen ꝛc.	1
5 601 169	10 762 593	5 865 664	37 752 202	—	3 345 891	Getreide, Holz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier, Salz ꝛc.	2
—	—	—	341 868	49 200	1302	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufaktur- u. Kolonialwaaren ꝛc.	3
3 206 298	6 566 658	10 940 236	27 023 700	—	2 004 199	Kohlen, Getreide, Steine, Eisen (roh u. verarbeitet), Holz, Baumw. ꝛc.	4
333 572	188 486	—	902 730	—	39 173	Getreide, Oelsaat, Steinkohlen, Bauholz, Kolonialwaaren ꝛc.	5
6 917 739	10 709 969	11 017 658	48 431 062	—	—	Kohlen, Getreide, Eisen, Tabak, Spiritus, Holz, Baumwolle ꝛc.	6
3 705 939	5 813 494	5 014 098	23 261 286	—	—		
1 274 497	1 159 227	853 331	4 227 147	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak, Wein ꝛc.	7
1 632 176	3 581 309	1 918 654	8 844 392	14 900	266 564	Blei, Kolonial-, Eisen- u. Eisengußwaaren, Eisensteine, Getreide ꝛc.	8
2 600 410	1 133 378	419 374	9 996 840	—	152 986	Bier, Blei, Kohlen, Cement, Coaks, Eisen, Erde, Erze, Getreide ꝛc.	9
3 301 619	16 568 054	7 818 636*	32 866 975	—	1 992 493	Steinkohlen, Getreide, Mehl, Holz, Eisen, Salz, Eisenwaaren ꝛc.	10
2 413 273	2 705 082	903 778	13 630 782	169 957*	1 413 025	Getreide u. Hülsenfrüchte, Kohlen, Flachs, Hanf, Mühlenfabrik. ꝛc.	11
29 251 120*	6 140 614*	483 970*	53 872 379	84 273	1 490 265	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Sand, Thon, Holz, Getreide ꝛc.	12
1 979 786	3 522 457	8 547 562	17 227 034	—	1 697 549	Steinkohlen, Erze, grobe Eisenwaaren, Holz, Getreide u. Consumtibil.	13
2 510 827	2 530 631	4 583 553	18 369 607	181 538	—	Bergwerks-Erzeugnisse, Kolonial- und Manufakturwaaren	14
5 968 716	2 525 730	885 872	39 721 725	1 836 574*	—*	Kohlen, Getreide, Holz, Eisen, Kalk, Manufakturwaaren, Baumw. ꝛc.	15
2 441 105	7 318 036	1 418 481	23 638 468	in Kol. 173a	—	Baumwolle, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Holz, Kohlen ꝛc.	16
20 483 127	10 182 723	—*	106 692 939	6 145 332	5 479 614	Kohlen, Steine, Kies, Eisenerze, Roheisen, Holz, Getreide, Eisenw. ꝛc.	17
in Kol. 173c	1 333 609	in Kol. 173c	1 427 855	—	—	Kohlen, Getreide, Holz, Bier, Thonerde, Mehl, Mineralöl ꝛc.	18 a
" " 173c	515 537	—	517 254	—	—	Kohlen, Manufakturwaaren, Mehl, Ziegel, Getreide, Bier ꝛc.	- b
211 044	937 434	1 411 036	2 775 438	93 980	—	Braunkohlen, Farbehölzer, Flachs, Garne, Getreide, Kalk, Leinenw. ꝛc.	19 a
495 796	793 007	232 663	2 129 280	—	—	Kohlen, Holz, Feld- u. Gartenfrüchte, Flachs, Garne, Getreide ꝛc.	- b
in Kol. 173c	25 511 074	1 231 724	42 679 295	158 205	1 954 512*	Kohlen, Getreide, Bau- u. Nutzholz, Kalk, Eisen, Zink, Hülsenfrüchte	20 a
	4 650 182	2 437 094	8 823 604	—	445 208*	Kohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Spiritus, Holz, Heringe ꝛc.	- b
	2 681 651	2 444 111	5 488 325	2623	176 274*	Kohlen, Getreide, Hülsenfrüchte, Heringe, Spiritus, Kalk, Zink ꝛc.	- c
1 806 409*	3 223 645*	3 170 533*	8 775 325	9320	762 265	Erze, Kohlen, Steine, Eisen, Getreide, Holz, Eisenfabrikate ꝛc.	21
1 867 914	908 643	469 145	8 012 594	—	224 357	Steinkohlen, Eisen, Stahl, Eisen- u. Stahlwaaren, Feldfrüchte ꝛc	22
803 857	3 302 478	487 904	6 595 717	—	93 096	Kohlen, landwirthschaftliche Produkte, Erde, Erze, Steine, Holz ꝛc.	23
558 141	223 339	45 879	7 423 434	4600	—	Kohlen, Getreide, Sandsteine, Papier, Lumpen, Oelfrüchte, Ziegel ꝛc.	24
504 817	526 873		4 993 604	—	449 187	Bau- u. Nutzholz, Brennmaterialien, Kolonialwaaren, Dünger ꝛc.	25
4 078 770	3 568 173	2 111 413	15 857 722	—	1 098 927	Getreide, Holz und Kohlen	26
1 142 189	2 153 821	1 330 848	14 005 554	—	478 835	Kohlen, Getreide, Wolle, baumwollene u. wollene Waaren, Zucker ꝛc.	27
2 737 586	2 286 728	689 662	9 886 583	—	547 460	Baumwolle, Droguen, Eisen- u. Stahlwaaren, Feldfrüchte ꝛc.	28 a
6 388 896	—	—	6 388 896	—	—		- b
1 356 360	3 879 100	128 010	8 233 556	—	—	Kohlen, Eisen, Eisenwaaren, Getreide, Garten u. Feldfrüchte ꝛc.	29
2 614 488	1 850 530	22 709	7 626 664	182 000	796 670	Getreide, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Heringe, Spiritus ꝛc.	30 a
336 566	646 470	—	1 611 091	42 423	207 829	Getreide, Brennholz, Spiritus, Kohlen, Mühlenfabrikate, Salz ꝛc.	- b
291 163	513 791	—	2 022 800	101 702	775 212	Getreide, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Holz, Kohlen, Steine ꝛc.	- c
4 393 824	734 337	—	19 223 641	—	635 441*	Kohlen, Steine, Feld- u. Garten-Erzeugnisse, Kolonial- ꝛc. Waaren	31
586 589	1 299 155	301 812	3 136 742	—*	—	Kohlen, Erze, Steine, Holz, Getreide, Schienen, Mehl, Eisen ꝛc.	32
277 353	258 296	—	805 535	—	62 464	Zucker, roh u. raffinirt, Syrup, Getreide u. Cement	33
2 593 278	5 625 102	4 496 369	15 278 586	in Kol. 171	in Kol. 171	Kohlen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak, Glas ꝛc.	34
44 149	3803	—	328 568	—	19 584	Kohlen und Baumaterialien	35
30 387 316	10 706 296	3 890 513	119 411 511	2 283 222	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine u. Erde, Bau- u. Nutzholz ꝛc.	36

II. Privatbahnen. (Forts.)	171 Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	171 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	171 c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	171 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	172 Kohlen und Coaks a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen) Z.-Ctr.	172 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	172 c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	172 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	173 Ueber a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter) Z.-Ctr.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	766 192	431 094	1 321 058	3 125 840	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	888 605
38 Leipzig-Dresdener . . .	3 481 369	1 997 691	2 315 625	1 156 498	1 418 144	599 061	1 349 675	19 693	5 479 311
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	118 355	—	—	—	118 355
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	1 767 618	201 822	154 024	—	22 669	—	88 047	—	2 473 882
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	6 226 541	1 340 205	1 576 314	791 887	10 301 968	133 419	323 765	—	17 591 326
42 a. Magdeburg-Halberstädter	942 127	in Kol. 171c	4 316 546	in Kol. 171c	474 181	in Kol. 172c	4 917 955	in Kol. 172c	2 860 320
b. Magdeb.-Wittenbergesche	858 624	429 617	633 968	—	433 185	15 030	11 202	—	1 515 796
c. Cöthen-Wegelebener . .	861 216	402 991	in Kol. 171b	in Kol. 171b	1 681 762	1 011 379	in Kol. 172b	in Kol. 172b	2 729 496
43 Mecklenburgische	705 605	469 356	328 064	116 076	270 469	30 470	—	—	1 179 967
44 Neisse-Brieger	190 598	335 648	355 775	—	10 909	—	922 017	—	208 243
45 Niederschlesische Zweigbahn .	628 231	175 626	864 838	406 735	134 396	92 226	293 444	—	840 054
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	953 841	710 320	297 557	82 325	273 559	399	873 360	—	1 276 028
47 Ostpreußische Südbahn . .	718 456	8901	4954	—	10 995	—	—	—	809 252
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1 007 559 / 4 128 473	in Kolonne 171c	2 233 161 / 7 893 010	in Kol. 171c / " " 171c	1 878 565 / 5 891 621	in Kol. 172c / " " 172c	1 832 858 / 6 472 966	in Kol. 172c / " " 172c	2 914 631 / 10 118 353
b. Pfälzische Maximiliansb.	192 864 / 904 038		578 143 / 2 161 730	" " 171c / " " 171c	477 342 / 1 225 749	" " 172c / " " 172c	984 592 / 5 451 923	" " 172c / " " 172c	691 317 / 2 187 029
c. Neustadt-Dürkheimer .	93 718 / 627 148		24637 / 98 120	— / —	60 492 / 235 605	— / —	— / —	— / —	158 104 / 876 749
49 Rheinische	7 765 755	3 389 326	3 990 118	1 986 714	7 944 193	1 485 336	3 294 383	1 071 071	16 316 254
50 Schleswigsche	838 915	203 195	178 694	i. K. 171 b u. c	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	965 779
51 Taunus-E.	233 215	in Kol. 171c	461 704	in Kol. 171c	129 968*	" " 172c	1 178 122*	in Kol. 172c	444 849
52 a. Thüringische	5 201 787	1 412 887	3 022 982	1 457 932	in Kol. 171a	" " 171b	in Kol. 171c	" " 171d	5 883 123
b. Werra-E.	1 277 661	495 053	538 023	508 161	" 171a	" " 171b	" " 171c	" " 172d	1 449 399
53 Tilsit-Insterburger . . .	210 049	42 808	42 725	—	22 521	3441	—	—	252 382
54 Aussig-Teplitzer	775 905*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	8 970 800	in Kol. 172a	in Kol. 172a	—	10 065 006
55 Böhmische Westbahn . .	in Kol. 170a	" " 170b	" 170c	—	1 571 649	2 504 500	—	—	3 031 428
56 Brünn-Rossitzer	225 285*	184 018*	65 881*	—	1 452 084	488 543	—	—	1 682 799
57 Buschtéhrader (a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn .	25 727 / 161 050	18 782 / —	3405 / —	— / —	1 093 225 / 1 726 965	6 794 328 / —	— / —	— / —	1 169 938 / 1 932 106
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	1 443 210*	2 493 113*	604 118*	70 343*	48 243	—	16 324	—	1 649 922
59 Graz-Köflacher	429 822	—	—	—	2 044 758	—	—	—	2 552 807
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	8 948 236*	3 553 318*	8 225 561*	2961959*	9 505 460	983 532	415 325	81 699	19 564 980
61 Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	6 621 181 / in Kol. 170a	3 150 627 / —	574 623 / —	1 887 247 / —	950 159 / —	— / —	— / —	130 161 / —	7 723 566 / 695 297
62 Mohacs-Fünfkirchener . .	77 400	—	—	—	4 028 718	—	—	—	4 308 523
63 a. Oesterreichische nördliche .	1 500 224*	1 128 369*	948 257*	546 824*	368 551	54 615	7 031 877	2 066 941	5 837 667
b. Oesterreichische südöstliche	4 579 033*	5 970 960*	5 725 816*	1 195 721*	1 560 592	10 805	156 733	—	7 596 995
c. Wien-Neu-Szönyer . .	3 038 995*	1 231 068*	308 324*	38 156*	67 899	-	68 769	—	3 859 643
64 a. Südbahn, Oesterreichische	23 230 610*	in Kol. 171a	1 210 324	—	2 720 390*	in Kol. 172a	95 229	—	30514344*
b. Nordtiroler	197 715	374 613	491 433	—	168 846	—	—	—	487 985
65 Süd-Norddeutsche . . .	782 011*	5409*	624 995*	—	610 215	9669	905 343	—	1 914 540
66 Theiß-Bahn	1 280 462*	6 982 069*	543 885*	—	5024	784	5064	—	1 364 908
67 Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	222 775	370	1 076 800	790 820	540 121
68 Lüttich-Maastrichter . . .	394 842	358 780	566 576	—	669 626	788 052	202 750	—	1 148 268
69 Niederländische Rhein-E. .	1 238 873	1 206 173	710 015	—	171 384	—	4 898 410	—	1 813 788
70 a. Warschau-Wiener . .	4 624 178	1 758 948	561 210	—	3 944 778	-	286 781	—	8 746 966
b. Warschau-Bromberger .	1 383 400	233 947	112 210	35 611	773 292	-	—	225 436	2 224 884

(Forts.) II. Personen- und (Forts.) A. Im Betriebsjahre 1866

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

173			174	175		176
Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- u. Baugüter		
b. im directen Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Ztr.	c. im directen Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Ztr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Ztr.	Zusammen. Ztr.	a. tarifirte. Ztr.	b. frachtfrie beförderte. Ztr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.
539 347	1 434 829	4 118 007	6 980 788	w. n. not.	w. n. not.	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Steine, Holz ꝛc.	37
3 360 830	4 520 839	1 671 539	15 032 519	-	—	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufakturwaaren, Getreide ꝛc.	38
	--	--	118 355	—	15 330	Kohlen und Coaks	39
298 408	515 551	—	3 287 841*	—	—	Rohprodukte und Handelsgüter	40
2 043 717	2 518 231	1 173 171	23 326 445	—	—	Kohlen, Salz, Boden-Erzeugnisse, Zucker, Eisen- u. Stahlwaaren	41
2 458 891	5 828 318	5 978 365	17 125 894	-	—	Kohlen, Eisen u. Stahl, Holz, Spiritus, Zucker Syrup, Steine ꝛc.	42a
875 859	1 010 767	--	3 402 422	—	91 875	Getreide, Kohlen, Hüttenprodukte, Oel, Spiritus, Zucker ꝛc.	- b
1 476 467	in Kol. 173b	in Kol. 173b	4 205 963	—	—	Kohlen, Getreide, Zucker und Salz	- c
692 550	649 462	182 719	2 704 698	—	211 328	Getreide u. Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte ꝛc.	43
369 609	1 311 866	--	1 889 720	—	41 383	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Mühlenfabrikate, Salz, Eisen ꝛc.	44
337 971	1 255 694	461 623	2 895 342	--	35 994	Getreide	45
721 648	1 219 483	100 291	3 317 450	54 155	—	Kohlen, Holz u. Waaren daraus, Eisen, Hüttenprodukte ꝛc.	46
9783	5448	--	824 483	6701	12 301	Getreide, Hülsenfrüchte, Holz, Steine, Kartoffeln, Oelkuchen	47
in Kol. 173c	4 303 918	in Kol. 173c	7 218 579	-	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Holz, Steine, Wolle, Getreide ꝛc.	48a
	14 956 041	" 173c	25 074 394	-	—		
	1 600 179	" 173c	2 291 496	-	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter ꝛc.	- b
	7 744 300	" 173c	9 931 329	-	—		
	27 824	—	185 928	—	—	Wein, Erde, Getreide, Salz, Glas, Hanf, Holz, Bretter ꝛc.	- c
	108 030	—	984 779	—	—		
5 504 453	7 983 944	3 520 515	33 325 166	in Kol. 175b	1 456 263	Baumaterialien, Blei, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide ꝛc.	49
330 300	357 910	in Kol. 173b c	1 653 989	w. n. not.	w. n. not.	Holz, Getreide, Steine, Kohlen, Torf, Eisenwaaren, Butter ꝛc.	50
in Kol. 173c	1 780 917	" 173c	2 225 766	—	—	Gewöhnliche Handelsgüter, namentlich Kolonialwaaren, Wein ꝛc.	51
2 090 316	3 560 614	2 053 431	13 587 484	66 078	333 073	Braun- und Steinkohlen, Holz, Salz, Eisen und Eisenwaaren	52a
737 438	708 514	630 760	3 526 111	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	- b
54 797	59 753	--	366 932	—	547	Steine, Holz, Hülsenfrüchte, Kohlen, Getreide, Spiritus ꝛc.	53
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	10 065 006*	156 380	—	Kohlen, chemische Produkte, Baumwolle, Bausteine ꝛc.	54
3 497 212	343 332	-	6 871 972*	—	402 773	Kohlen, Zucker, Holz, Eisen, Steine, Salz, Flachs, Oel, Glas ꝛc.	55
676 433	71 540	-	2 430 772*	—	8778	Kohlen, Coaks, Eisen und Eisenwaaren, Getränke, Holz ꝛc.	56
6 824 114	32 578	-	8 026 630	—	128 329	Kohlen, Holz, Eisenbahnschienen, Eisen ꝛc.	57a
—	—	--	1 932 106	—	102 405	Kohlen, Bau- und Nutzholz, Eisenerze und Rohzucker	- bc
2 613 534	842 019	87 185	5 192 660*	—	455 815	Getreide, Salz, Thiere, Oelfrüchte, Eisen und Stahl	58
—*	—*	—	2 552 807*	—	78 268	Braunkohlen, Eisen und Holz	59
5 695 600	9 726 131	3 450 041	38 436 758*	-	2 057 267	Kohlen, Getreide, Eisen u. Eisenwaaren, Thiere, Zucker, Holz ꝛc.	60
3 183 512	604 060	2 017 408	13 528 546	—	1 899 361	Getreide, Holz, Kohlen, Salz, Mehl, Eisenwaaren, Getränke ꝛc.	61a
18 974*	—	—	714 271	—	103 380	Salz, Getreide, Spiritus, Tabak und Gyps	- b
—		--	4 308 523	—	83 912	Kohlen und Coaks, Wein, Getreide, Holz, Salz und Eisen	62
3 098 625	10 155 121	3 526 418	22 617 831*	72 740	1 541 124	Kohlen, Zucker, Spiritus, Getreide, Mahlprodukte, Salz, Tabak ꝛc.	63a
7 149 349	7 603 717	1 404 810	23 751 871*	15 479	1 566 152	Holz, Kohlen, Wein, Getreide, Mahlprodukte, Salz, Wolle ꝛc.	- b
1 475 444	455 301	45 597	5 835 988*	5346	243 092	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Mahlprodukte, Steine, Wolle ꝛc.	- c
in Kol. 173a	1 737 840	—	32 252 184	—	8 497 766	Hölzer, Getreide, Kohlen, Metalle, Mahlprodukte, Wein, Spiritus ꝛc.	64a
517 367	771 657	—	1 777 009	—	66 202	Holz und Holzwaaren, Kohlen, Cement, Manufakturwaaren ꝛc.	- b
514 288	2 088 988	—	4 517 816*	—	395 392	Mineralien u. mineralische Produkte, Getreide, Manufakturwaaren ꝛc.	65
7 165 571	862 161	—	9 392 640*	—	669 919	Getreide, Vieh, Salz, Tabak, Holz, Oelsaat, Mahlprodukte ꝛc.	66
177 510	1 216 608	1 059 863	2 994 102*	—	31 915	Kohlen, Rüben und Zucker	67
1 209 350	871 670	—	3 229 288	—	—	Kohlen, Getreide, Bauholz, Dachziegel, Eisen, Steine, Kalk	68
1 427 622	5 775 248	—	9 016 658	3 913 264	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Oel, Zucker, Kohlen, Tabak ꝛc.	69
1 812 963	1 031 881	—	11 591 810	718 510	421 557	Kohlen, Holz, Getreide, Kalk, Steine, Mehl, Zucker, Eisen ꝛc.	70a
315 599	129 585	261 047	2 931 115	1 014 644	112 148	Getreide, Rüben, Zucker, Eisenwaaren, Holz, Heringe, Schienen ꝛc.	- b

(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1866 wurden befördert:**

I. Staatsbahnen.	177	178		179	
	Fahrzeuge aller Art.			Thiere.	Gewicht
	a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Reppel- ꝛc.). Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem beförderten Thiere. Zollctr.
1 Badische	319	in Kol. 168, 170 u. 171	in Kol. 168, 170 u. 171	8947	358 154	1 466 809	4568*
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	676	—	2074*	66 726*	468 137	—	—
3 Bebra-Hanauer	1	in Kol. 177c	2213	216	2137	8870	—
4 Braunschweigische	149	386	3473	30 743	270 843	614 429	901*
5 Friedrich-Franz-E.	57	—	—	905	35 113	73 481	355
6 Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	1246	—	in Kol. 177a	11 423*	10 788*	nicht netirt	1047
6 Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	695	—	177a	5992*	5954*		nicht netirt
7 Main-Neckar	137	172	10*	1005	43 723		—
8 Main-Weser	107	1753*	15 068*	202	1381	3761	205 650*
9 Nassauische	21	151	—	780	17 647	32 754	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	6643	—	21 723	70 275	876 014	1 283 783	2964
11 Preuß. Ostbahn	815	nicht netirt	3113*	69 566*	1 007 658	1 523 042	1610
12 Saarbrücker	280	15	in Kol. 177a	10 514	125 597	193 172	1029
13 Westfälische	194	324	2000*	26 880*	41 630	349 762	836*
14 Sächsische östliche	80	603	312	701	1553	—*	501 328
15 Sächsische westliche	635	73	17	5842	3146	—*	375 359
16 Württembergische	334	—	—	5370	—	—	—
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltg.							
17 Bergisch-Märkische	961	in Kol. 177c	1017	20 739	372 354	786 818	—
18 a. Gößnitz-Geraer	4	—	—	3	154	—*	16 900
b. Greiz-Brunner	3	—	—	—	28	—*	4900
19 a. Löbau-Zittauer	8	2	8	142	310	—*	31 409
b. Zittau-Reichenberger	4	2	8	7	147	—*	23 005
20 a. Oberschlesische	322	nicht netirt	2460	29 470	128 616	387 631	455
b. Breslau-Posen-Glogauer	352		2372	26 611	178 251	311 187	306
c. Stargard-Posener	256		1480	27 289	355 463	400 299	308
21 Rhein-Nahe-E.	283	444	in Kol. 177a	10 024	105 615	210 000	604
22 Wilhelms-Bahn	1224	45	—	12 622	63 485	156 935	—
b) in Privatverwaltung.							
23 Aachen-Mastrichter	7	—	—	2839	39 653	86 125	
24 Alberts-Bahn	9	43	107	60*	125*	—*	29
25 Altona-Kieler	437	nicht netirt	nicht netirt	11 728	277 506	827 038	—
26 Bayerische Ostbahnen	2753	—	—	24 458	256 248	nicht netirt	—
27 Berlin-Anhaltische	105	205	5854	49 228	159 079	988 484	265
28 a. Berlin-Hamburger	342	411	1085	24 628	515 447*	1 171 456	
b. Hamburg-Bergedorfer	81	—	—	11 077	388 815	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg	147	—	—	2772	101 887	180 239	
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	616	40	—	7880	369 525	546 688	—
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	86	—	—	2249	125 326	165 885	—
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	207	—	—	2683	93 965	128 408	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	158*	—	1827*	14 763	55 750*	119 968	85
32 Frankfurt-Hanauer	18	—	1200*	5507*	28 584	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	36	—	—	411	11 249	38 572	—
34 Hessische Ludwigs-E.	2037*	—	—	18 495	229 611	nicht netirt	—
35 Homburger	26	—	—	122	746	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	177	1392	3718	36 493	375 578	737 869	632

(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1866 wurden befördert:**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	177			178		179	
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
		a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Locomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.). Stück.	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem beförderten Thiere. Ztr.
47	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1932	7*	—*	in Kol. 178b	20 794*	—	—
48	Leipzig-Dresdener . . .	381	399	—	6292	173 817	540 660	6208
49	Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	—	—	—	—	3026	—	—
50	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	122	5	—	2262	33 033	nicht notirt	—
51	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	177	43	3424*	37 967	146 325	749 784	399
52	a. Magdeburg-Halberstädter	2290	—	—	28 089	176 836	544 788	258
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	434	—	—	9950	55 941	131 533	—
	c. Cöthen-Wegelebener . .	48	—	82	5855	38 454	—	—
53	Mecklenburgische	153	—	—	4221	90 416	173 307	—
54	Neisse-Brieger	13	—	419	4283	14 162	50 423	65
55	Niederschlesische Zweigbahn .	35	—	1142*	2482	134 396	96 436	—
56	Oppeln-Tarnowitzer . . .	8	—	—	196	29 610	46 228	—
57	Ostpreußische Südbahn . .	35	—	—	219	3639	10 249	—
58	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	13 / 80	—	—	636 / 3135	14 625 / 102 079	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1 / 60	—	—	59 / 553	4093 / 34 719	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	— / 8	—	—	6 / 112	912 / 7412	—	—
59	Rheinische	323	222	1802*	30 937	70 079	651 220	972
60	Schleswigsche	91	—	—	9843	63 469	w. n. notirt	—
61	Taunus-E.	10	—	—	140	2878	w. n. notirt	—
62	a. Thüringische	378	176	3634	39 895	66 002	623 063	1025
	b. Werra-E	443	—	in Kol. 177a	2421	28 237	134 737	518
63	Tilsit-Insterburger . . .	17	—	7	1773*	18 139	36 347	—
64	Aussig-Teplitzer	nicht notirt	—	—	nicht notirt	nicht notirt	2302	—
65	Böhmische Westbahn . .	49*	—	1691*	10 887*	45 929	51 423	—
66	Brünn-Rossitzer	4	—	260*	1776*	686	14 163	—
67	Buschtêh-rader (a. Kralup-Kladno . / b. Prag-Weshorka / c. Pferde-Bahn . .	2 / 5	—	—	2 / —	2501 / 76	4474 / —	— / —
68	Galizische Carl-Ludwigs-B.	146*	96	1290*	7297*	366 866	750 570	66
69	Graz-Köflacher	11	—	5	26	412	784	186
70	Kaiser Ferdinands Nordb. .	2219	5849	10 833*	85 682*	1 083 395*	2 408 767*	—
71	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn . / b. Pferde-Bahn .	534 / 16	129 / —	5604* / in Kol. 177a	30 424* / —	407 782 / —	1 019 350 / —	— / —
72	Mohacs-Fünfkirchener . .	12	—	—	11	407	1281	52
73	a. Oesterreichische nördliche .	752*	1819	7062*	58 873*	254 548*	1 354 892	2406
	b. Oesterreichische südöstliche	1000*	316	2513*	50 135*	721 336*	2 821 962	15 340
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	259*		779*	23 880*	125 061*	548 969	6618
74	a. Südbahn, Oesterreichische	17 299	in Kol. 177a	in Kol. 177a	103 867	448 034	—	—
	b. Nordtiroler	1452	—	—	3806	6018	57 112	—
75	Süd-Norddeutsche . . .	—*	—	—	547	33 060	56 966	—
76	Theiß-Bahn	356*	—	291*	6809*	299 193	846 330*	1080
77	Turnau-Kralup-Prager . .	—*	—	176	1211*	1020*	49 485	—
78	Uttich-Mastrichter . . .	3	—	4	200	800	13 320	—
79	Niederländische Rhein-E. .	132	457	—	4620	48 774	195 192	—
80	a. Warschau-Wiener . .	512	703	293	3746*	33 071	w. n. notirt	—
	b. Warschau-Bromberger .	207	286	136	1449	21 459	w. n. notirt	—

I. Staatsbahnen.	180 a.	180 b.	180 c.	180 d.	180 e.	181	182
		(Forts.) II. Personen- und B. Durchschnitts-					
		Sämmtliche Personen in der			Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
	I. Klasse	II Klasse	III. Klasse	IV. Klasse			
	haben zurückgelegt						
	Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
1 Badische	548 236	4 401 247	20 665 950	—	1 070 145	26 685 578	2 663 497
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	434 196	7 840 736	17 434 471	—	2 612 988	28 322 401	1 179 912
3 Bebra-Hanauer	547	14 792	127 340	—	107 250	249 929	9231
4 Braunschweigische	233 300	1 863 889	2 817 301	3964	2 243 011	7 161 495	1 372 472
5 Friedrich-Franz-E.	15 604	178 103	349 568	—	21 713	564 988	156 130
6 Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	832 965 / 262 005	5 459 758 / 2 744 536	11 786 045 / 5 594 631	— / —	nicht notirt / nicht notirt	18 078 768 / 8 601 172	in Kol. 164 / " " 164
7 Main-Neckar		—	—	—	—	3 922 952	nicht notirt
8 Main-Weser	168 711	1 663 492	3 264 927	—	2 723 421	7 820 551	1 243 423
9 Nassauische	114 768	775 402	1 168 375	—	864 492	2 923 037	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	438 144	3 434 540	4 744 956	9 504 960	7 971 393	26 093 993	3 224 169
11 Preuß. Ostbahn	699 502	4 681 341	5 528 440	7 623 818	12 309 882	30 842 983	5 002 527
12 Saarbrücker	29 583	389 146	1 414 739	1 060 534	1 036 901	3 930 003	156 074
13 Westfälische	30 903	414 703	1 530 695	1 884 970	1 191 102	5 052 373	288 819
14 Sächsische östliche	57 878	1 040 121	3 342 249	—	156 164	4 596 412	599 323
15 Sächsische westliche	77 464	2 271 892	6 650 835	—	771 633	9 771 824	nicht notirt
16 Württembergische	—	—	—	—	—	17 102 604	1 651 229
II. Privatbahnen							
a) unter Staatsverwaltg.							
17 Bergisch-Märkische	123 585	2 337 267	5 029 016	7 197 451	1 311 230	15 998 549	645 616
18 a. Gößnitz-Geraer	843	71 152	338 143	—	9	410 147	nicht notirt
b. Greiz-Brunner	229	21 971	67 549	—	16	89 765	nicht notirt
19 a. Löbau-Zittauer	750	58 764	285 606	—	6329	351 449	37 019
b. Zittau-Reichenberger	412	31 594	173 927	—	997	206 930	10 063
20 a. Oberschlesische	81 301	1 045 017	1 775 270	2 977 915	3 189 170	9 068 673	637 241*
b. Breslau-Posen-Glogauer	40 632	522 917	1 596 807	832 757	4 873 329	7 866 442	469 043*
c Stargard-Posener	22 928	329 719	773 531	814 348	2 310 096	4 250 622	361 423*
21 Rhein-Nahe-E.	47 531	390 591	1 113 506	503 849	1 422 071	3 477 548	158 967
22 Wilhelms-Bahn	9584	134 380	248 961	723 523	916 329	2 032 777	83 601
b) in Privatverwaltung.							
23 Aachen-Mastrichter	44 152	188 366	647 699	—	71 034	951 251	70 786
24 Alberts-Bahn	2084	94 381	302 519	302 393	30 594	731 971	16 246
25 Altona-Kieler	32 904	780 353	3 731 095	—	—*	4 544 352	582 157
26 Bayerische Ostbahnen	90 051*	1 862 814	7 556 040	—	1 509 693	11 018 598*	694 248
27 Berlin-Anhaltische	151 452	2 101 775	4 691 133	—	4 324 271	11 268 631	1 575 940
28 a. Berlin-Hamburger	169 742	2 256 429	2 875 565	3 229 434	1 460 804	9 991 974	1 824 452
b. Hamburg-Bergedorfer	11 980	237 752	417 642	220 700	—	888 074	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	252 865	2 033 151	2 805 316	2 663 514	2 686 900	10 441 746	1 250 944
30 Berlin-Stettiner a Stammbahn	42 952	1 103 905	2 183 224	2 875 652	2 144 267	8 350 000	815 512
b. Hinterpommer.	5127	256 568	601 418	900 102	1 276 319	3 039 534	241 744
c. Vorpommersche	19 639	452 954	1 176 741	1 407 836	849 542	3 906 712	402 525
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	29 234	428 798	1 086 357	1 403 943	3 022 390	5 970 722	371 395
32 Frankfurt-Hanauer	18 200	406 282	763 864	—	252 765	1 441 111	98 040
33 Glückstadt-Elmshorner	914	44 481	376 813	—	—*	422 208	38 145
34 Hessische Ludwigs-E.	174 930	1 936 101	4 018 825	—	1 452 167	7 612 023	nicht notirt
35 Homburger	61 091	327 087	673 408	—	10 484	1 072 070	37 005
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	503 795	3 773 425	3 642 990	8 812 951	5 944 567	22 677 728	3 625 508

183					184	185			
Güter-Verkehr.									
Verhältnisse.									
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt			
Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche		a.	b.	c.	
Eilgüter	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coals haben zurückgelegt	Zusammen.	Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
haben zurückgelegt Meilen.		haben zurückgelegt Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
5 752 844	—	62 321 851	164 317 645	in Kol. 183d	**232 392 340**	25 273 870	47 835	9 011 546	1
—	—	—	—	—	**643 579 460**	in Kol. 184	—	—	2
36 360	—	193 055	485 638	428 794	**1 141 867**	204 408	179 386	25 669	3
3 166 987	—	36 311 934	207 583 279	in Kol. 183d	**247 062 200**	6 034 792	2 338 302	5 623 813	4
65 134	—	1 602 349	3 828 174	746 992	**6 242 649**	181 322	3497	437 675	5
—	—	—	—	—	**622 028 060***	—	nicht notirt	nicht notirt	6
—	—	—	—	—	**298 841 895***	—			
—	—	—	—	—	**32 687 668**	—			7
2 848 718	—	18 843 738	67 939 843	15 535 773	**105 168 072**	920 987	13 029 000	2 396 064	8
274 160	—	4 690 230	77 862 010	8 638 132	**91 464 532**	1 045 186	—	—	9
8 592 802	150 147	64 943 221	355 825 989	446 829 365	**876 341 524**	40 469 224	4 555 087	23 860 660	10
6 452 203	3138	50 064 563	223 295 170	7 293 209	**287 108 283**	37 719 494	3 083 404	47 131 923	11
259 790	—	1 608 251	57 695 804	122 708 204	**182 272 049**	5 770 271	36 351	891 225	12
1 468 421	37 024	13 717 870	66 519 235	87 207 627	**168 950 177**	5 279 377	624 620	3 684 427	13
1 778 562	—	16 759 247	102 819 573	in Kol. 183d	**121 357 382**	180 766	nicht notirt	nicht notirt	14
4 773 232	—	39 945 935	354 891 907	" " 183d	**399 611 074**	5 539 741	nicht notirt	nicht notirt	15
—	—	—	—	—	**272 132 775**	—	—	—	16
3 485 436	748 002	35 792 655	265 519 059	324 046 942	**629 592 094**	38 118 264	14 387*	5 727 617	17
63 775	—	572 388	4 896 729	in Kolonne 183d	**5 532 892**	—	—	nicht notirt	18a
19 622	—	133 286	640 155		**793 063**	—	nicht notirt		- b
154 337	—	1 149 274	9 668 301		**10 971 912**	50 357			19a
72 777	—	1 493 063	5 603 856		**7 169 696**	—			- b
1 109 334	—	8 218 501	187 245 186	470 936 894	**667 509 915**	27 375 826*	847 840	4 811 888	20a
1 033 088	—	4 786 455	70 119 378	68 629 245	**144 568 166**	6 708 650*	1 566 545	4 984 882	- b
751 630	—	4 711 053	52 593 615	20 004 804	**78 061 102**	2 375 051*	538 273	4 177 026	- c
521 722	—	2 762 090	56 585 833	38 366 802	**98 236 447**	3 170 437	76 250	1 591 504	21
181 410	—	2 852 161	19 874 043	38 949 842	**61 857 456**	1 684 613	178 626	1 038 898	22
273 761	346	1 277 867	15 523 919	2 865 219	**19 941 112**	347 884	640	436 506	23
15 809	24 641	194 903	2 471 839	10 686 258	**13 393 450**	4600	—*	—*	24
1 033 164*	—	12 005 447*	29 215 227	in Kol. 183d	**42 253 838**	3 493 023	84 850	4 961 275	25
—	—	—	—	—	**300 973 498**	—	—	—	26
4 405 584	263 577	35 572 724	94 516 867	38 052 375	**172 811 127**	5 014 485	9 397 150	14 201 474	27
5 128 690	—	95 404 722	96 860 783	2 651 115	**200 045 310**	6 782 842	26 854*	27 178 325	28a
344 050	—	5 729 809	7 050 881	198 024	**13 352 793**	—	—	—	- b
3 379 906	—	61 316 112	43 366 251	18 835 726	**126 897 995**	—	48 320	3 103 492	29
1 575 238	231 942	6 861 960	64 615 603	623 384	**73 908 127**	1 244 104	176 448	8 526 202	30a
279 029	73 726	1 508 346	13 332 955	891 263	**16 085 319**	550 147	29 024	1 853 612	- b
525 980	92 877	1 799 714	14 100 985	992 268	**17 511 824**	1 501 287	58 501	1 643 673	- c
919 184	-	4 938 674	41 032 484	98 986 656	**145 876 998**	3 575 123	163 624	1 805 746	31
267 874	84 376	1 954 228	11 589 496	in Kolonne 183d	**13 893 974**	nicht notirt	63	137 300	32
42 483	—	1 063 398	1 675 544		**2 781 425**	140 592	1125	149 578	33
2 062 836	—	10 034 068	104 732 420		**116 829 324**	in Kol. 184d	nicht notirt	nicht notirt	34
19 781	10 660	64 086	562 032		**656 559**	48 950	—	—	35
7 777 387	—	52 120 657	326 298 949	659 715 102	**1 045 912 895**	26 094 913	945 096*	4 614 355	36

	II. Privatbahnen. (Fortf.)	180 a. I. Klasse	180 b. II Klasse	180 c. III. Klasse	180 d. IV. Klasse	180 e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt Meilen.	181 Zusammen. Personenmeilen.	182 Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt Centnermeilen.
		Sämmtliche Personen in der						
		haben zurückgelegt Meilen.						
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	3 076 264	nicht netirt
38	Leipzig-Dresdener . . .	103 908	1 538 374	4 520 159	—	215 850	6 378 291	nicht netirt
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4657	149 000	544 877	—	–	698 544	–
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	28 364	474 828	1 356 111	—	nicht netirt	1 859 303	nicht netirt
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	41 215	899 678	3 127 555	316 440	2 297 013	6 681 901	867 640
42	a. Magdeburg-Halberstädter	61 043	741 689	1 638 225	627 815	1 045 108	4 113 880	508 605
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	10 130	282 750	643 643	502 607	559 452	1 998 582	158 685
	c. Cöthen-Wegelebener . .	2866	112 750	495 441	329 605	176 143	1 116 805	—
43	Mecklenburgische	40 678	687 310	1 269 013	—	164 641	2 161 642	577 855
44	Neisse-Brieger	5501	78 526	177 399	377 490	419 304	1 058 220	87 436
45	Niederschlesische Zweigbahn .	5541	102 250	263 449	420 696	578 420	1 370 356	96 346
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	3080	27 418	89 909	199 601	27 792	347 800	20 267
47	Ostpreußische Südbahn . .	2160	72 966	206 742	365 314	62 886	710 068	32 858
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	13 126 / 37 146	238 854 / 1 005 580	704 788 / 2 948 528	—	nicht netirt	1 006 768 / 3 991 254	68 203 / 257 410
	b. Pfälzische Maximiliansb.	5204 / 14 500	106 230 / 294 833	222 924 / 846 180	—		335 058 / 1 155 513	24 161 / 84 446
	c. Neustadt-Dürkheimer .	647 / 1035	20 818 / 61 665	78 268 / 231 619	—		99 733 / 294 319	2424 / 8279
49	Rheinische	1 605 834	5 464 019	7 857 454	451 756	5 000 915	20 379 978	2 580 770
50	Schleswigsche	7909	210 270	1 365 983	—	—*	1 584 160	250 877
51	Taunus-E.	82 380	650 090	1 572 085	—	—	2 304 555	120 284
52	a. Thüringische	121 029	1 881 659	4 278 789	—	3 987 642	10 269 119	1 333 522
	b. Werra-E.	10 224	310 559	1 117 867	—	389 813	1 828 463	212 554
53	Tilsit-Insterburger . . .	2039	59 511	123 264	264 021	70 924	519 759	49 604
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	218 309	–
55	Böhmische Westbahn . .	37 145	263 200	1 006 377	—	1 309 621	2 616 343	748 069
56	Brünn-Rossitzer	955	16 129	87 408	—	17 221	121 713	4275
57	Buschtéh-rader a. Kralup-Aladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .	444 / 1122	8068 / 17 931	50 292 / 105 595	6609 / 88 509	– / 1749	65 413 / 214 906	4254 / 6944
58	Galizische Carl-Ludwig-B. .	74 580	632 479	2 140 339	—	5 772 328	8 619 726	668 120
59	Graz-Köflacher	534	21 851	238 704	—	7219	268 308	6213
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	392 699	2 423 454	7 187 600	—	24 601 006	34 604 759	4 046 696
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	373 963 / —	2 152 379 / 41 211	3 859 202 / 137 605	— / —	8 847 751 / 22 177	15 233 295 / 200 993	1 282 155 / 32 192
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	3000	58 272	91 028	—	106 414	258 714	22 114
63	a. Oesterreichische nördliche .	214 974	1 391 675	4 124 596	—	13 258 413	18 989 658	1 981 411
	b. Oesterreichische südöstliche	452 318	2 833 752	4 472 925	—	14 213 243	21 972 238	1 801 496
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	37 358	309 942	903 574	—	2 638 128	3 889 002	194 192
64	a. Südbahn, Oesterreichische	944 299	4 454 386	12 052 967	—	59 431 387	76 883 039	—
	b. Nordtiroler	10 883	99 063	550 366	—	1 168 599	1 828 911	73 647
65	Süd-Norddeutsche . . .	5928	107 365	545 624	607 345	622 444	1 888 706	115 995
66	Theiß-Bahn	108 719	1 123 957	2 004 741	—	8 099 232	11 336 649	1 110 589
67	Turnau-Kralup-Prager . .	8987	78 698	346 921	280 904	105 506	821 016	in Kol. 144
68	Lüttich-Mastrichter . . .	46 458	142 280	658 234	—	3011	849 983	—
69	Niederländische Rhein-E. .	736 072	1 726 649	2 688 278		1 426 084	6 577 083	694 052
70	a. Warschau-Wiener . .	174 295	1 168 296	2 424 665	3 178 073	1 024 853	7 970 182	nicht netirt
	b. Warschau-Bromberger .	52 787	344 163	521 101	680 076	323 440	1 921 567	nicht netirt

183 | 184 | 185

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt Meilen.	b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt Meilen.	c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter) haben zurückgelegt Meilen.	d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt Meilen.	e. Sämmtliche Kohlen und Coals haben zurückgelegt Meilen.	Zusammen. Centnermeilen.	Außerdem haben zurückgelegt a. Betriebsdienst- und Baugüter Centnermeilen.	b. Fahrzeuge (Kol. 177) Centnermeilen.	c. Thiere (Kol. 178 ꝛc.) Centnermeilen.	
1 573 964	—	12 685 075	65 588 313	in Kol. 183d	79 847 352	nicht notirt	—	—	37
2 925 260	793 466	21 332 741	71 226 472	27 842 094	124 120 033	—	1 192 194	5 101 295	38
—	—	—	—	59 178	59 178	7665	—	—	39
—	—	—	—	—	23 659 158	—	—	—	40
3 940 671	152 390	25 783 436	79 457 121	26 638 354	135 971 972	—	681 178	7 884 082	41
1 709 479	—	29 305 147	26 252 284	24 366 567	81 633 477	—	228 755	2 669 294	42a
1 308 746	43 657	12 160 007	19 910 841	2 372 531	35 795 782	1 003 443	26 413	1 526 663	- b
178 019	22 807	829 840	3 816 860	7 200 417	12 047 943	—	nicht notirt	nicht notirt	- c
417 711	—	7 131 198	13 080 669	in Kol. 183d	20 629 578	1 122 863	—	1 046 348	43
105 364	—	329 515	4 638 665	4 788 812	9 862 356	231 373	52 776	253 341	44
383 052	3600	1 802 484	13 867 017	2 248 705	18 304 858	180 742	216 872	730 567	45
29 726	2774	826 941	12 059 854	6 181 210	19 100 505	324 930	432	457 780	46
73 538	16 317	382 995	4 126 409	64 668	4 663 927	139 213	5049	52 170	47
243 303	—	1 058 430	14 628 976	34 331 851	50 372 820	—	nicht notirt	nicht notirt	
885 274	—	3 235 313	77 494 819	111 023 158	192 638 564	—	" "	" "	48a
67 581	—	294 117	4 370 304	6 330 130	11 006 132	—	" "	" "	
223 091	—	840 030	17 746 003	34 022 903	52 832 027	—	" "	" "	- b
4163	—	5371	204 351	122 193	336 077	—	—	" "	
14 418	—	19 866	739 785	473 566	1 247 635	—	nicht notirt	" "	- c
4 078 074	1 229 369	20 078 431	141 339 244	112 873 920	279 599 038	9 101 876	310 250	5 768 037	49
266 558*	—*	4 399 746*	9 181 493	in Kol. 183d	13 847 797	w. nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	50
—	—	—	—	—	9 614 009	—	nicht notirt	nicht notirt	51
4 252 608	158 966	30 452 622	111 794 225	in Kol. 183d	146 658 421	3 866 534	1 975 392	8 202 022	52a
762 829	—	8 035 813	30 544 647	" " 183d	39 343 289	—	199 108	1 367 504	- b
20 648	25 401	250 998	1 498 363	175 757	1 971 167	3196	1586	259 826	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
183 215	—	37 322 923	in Kol. 183c	40 520 774	78 026 912	2 649 021	in Kol. 183c	in Kol. 183c	55
—	—	40 440	944 411	6 259 764	7 244 615	nicht notirt	" " 183d	" " 183d	56
2739	25	202 489	101 530	22 159 907	22 466 690	320 795	—	—	57a
2057	61	128 428	947 271	6 901 164	7 978 981	221 785	—	—	- bc
362 114	—	in Kol. 183d	128 932 549	in Kol. 183d	129 294 663	w. nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	58
4706	—	227 129	1 809 298	10 532 741	12 573 874	381 286	in Kol. 183c	in Kol. 183c	59
4 473 119	—	74 855 109	389 638 276	272 229 813	741 196 317	40 588 916	" " 183c	" " 183c	60
4 985 129	—	in Kol. 183d	306 224 478	11 818 362	323 027 969	18 807 397	in Kol. 182 u. 183	in Kol. 182 u. 183	61a
17 936	—	11 215 557	in Kol. 183c	—	11 233 493	806 962	in Kol. 183c	—	- b
9047	—	1 266 156	487 590	32 178 430	33 941 223	264 878	1116	6813	62
4 092 771	—	124 862 197	143 658 658*	83 910 359	356 523 985	24 405 395	—*	—*	63a
2 237 889	—	112 759 654	480 712 209*	29 085 280	624 795 032	55 965 343	—*	—*	- b
835 021	—	10 912 521	66 927 263*	971 624	79 646 429	2 311 563	—*	—*	- c
10 337 403	—	135 492 589	992 560 083	in Kol. 183d	1 138 390 075	—	710 912	11 275 399	64a
173 132	—	3 809 386	8 437 536	1 181 945	13 601 999	413 689	14 174	33 321	- b
220 790	—	in Kol. 183d	38 889 249	in Kol. 183d	39 110 039	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	65
510 801	—	11 552 818	145 205 545	201 533	157 470 697	8 150 739	508 200	14 386 099	66
—	—	—	—	—	21 835 861	178 549	in Kol. 184	in Kol. 184	67
46 348	—	763 586	3 785 991	in Kol. 183d	4 595 925	—	—	—	68
1 089 416	—	5 836 090	42 427 224	66 084 260	118 436 990	21 082 796	587 871	1 656 658	69
225 648	—	7 511 911	73 989 327	159 661 641	241 388 527	5 135 641	nicht notirt	nicht notirt	70a
51 839	—	2 451 901	15 716 141	13 426 655	31 646 536	5 510 012	nicht notirt	nicht notirt	- b

	I. Staatsbahnen.	186 a. jede Person in der I. Klasse (Meilen.)	186 b. jede Person in der II. Klasse (Meilen.)	186 c. jede Person in der III. Klasse (Meilen.)	186 d. jede Person in der IV. Klasse (Meilen.)	187 e. jeder Militair ꝛc. (Meilen.)	187 jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	188 (Forts.) II. Personen- und (Forts.) B. Durchschnitts- Durchschnittlich haben durchfahren: a. jeder Voll-Centner Eilgut (Meilen.)	188 b. jeder Voll-Centner Postgut (Meilen.)	188 c. jeder Voll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut) (Meilen.)	188 d. jeder Voll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) (Meilen.)	188 e. jeder Voll-Centner Kohlen und Coaks (Meilen.)	188 f. jeder Voll-Centner Betriebsdienst- und Baugut (Meilen.)	189 jeder Z.-Centner Gut (Kol. 17) überhaupt (Meilen.)
1	Badische	8,0	4,93	3,89	—	11,59	4,19	11,0	—	10,90	9,02	in Kol. 1884	14,40	9,31
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	13,80	8,48	3,89	—	12,97	5,02	—	—	—	—	—	—	15,61
3	Bebra-Hanauer	2,91	2,88	2,49	—	4,50	3,31	2,0	—	3,33	3,40	3,11	4,0	3,31
4	Braunschweigische	4,38	4,59	4,37	0,30	10,35	5,38	10,21	—	10,26	8,96	in Kol. 1884	3,01	9,11
5	Friedrich-Franz-E.	6,06	5,08	4,02	—	5,18	4,39	6,53	—	7,77	6,93	5,57	4,63	6,32
6	Hannoversche (v. 1. Juli 85 bis 30. Juni 86)	6,42	7,72	6,06	—	—	7,10	—	—	—	—	—	—	12,71
	(v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 86)	10,68	9,79	5,84	—	—	6,81	—	—	—	—	—	—	11,51
7	Main-Neckar	—	—	—	—	—	3,49	—	—	—	—	—	—	7,53
8	Main-Weser	16,91	13,15	5,19	—	15,57	8,32	18,02	—	18,66	12,35	7,14	3,27	11,89
9	Nassauische	4,20	3,47	1,68	—	4,77	2,59	5,31	—	6,35	9,74	7,12	6,83	9,31
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	19,08	14,64	8,01	6,71	20,40	9,82	20,21	15,79	21,79	21,40	34,81	20,30	26,86
11	Preuß. Ostbahn	41,03	15,84	9,0	8,48	26,10	13,42	36,14	6,13	31,88	22,01	4,20	23,93	21,06
12	Saarbrücker	4,16	3,37	2,22	2,56	8,58	3,03	4,37	—	5,44	5,64	2,84	3,66	3,34
13	Westfälische	6,43	5,96	4,78	4,83	12,41	5,74	11,20	5,92	10,40	8,80	10,62	3,11	9,81
14	Sächsische östliche	6,38	4,81	3,43	—	6,11	3,75	9,40	—	9,50	6,30	in Kol. 1884	0,05	6,61
15	Sächsische westliche	8,54	5,91	3,71	—	13,40	4,36	12,65	—	13,41	9,76	" " 1884	4,14	10,01
16	Württembergische	—	—	—	—	—	3,14	—	—	—	—	—	—	11,71
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	3,80	2,81	2,46	2,37	5,93	2,61	7,55	3,79	7,08	6,95	5,17	3,39	5,60
18	a. Goßnitz Geraer	3,73	2,75	2,22	—	4,50	2,30	3,71	—	4,0	3,46	in Kolonne 1884	—	3,47
	b. Greiz-Brunner	1,59	1,45	1,33	—	1,60	1,35	1,59	—	1,58	1,52		—	1,53
19	a. Löbau-Zittauer	4,14	3,26	2,41	—	3,62	2,54	4,30	—	2,01	4,46		0,54	3,91
	b. Zittau-Reichenberger	2,92	2,78	2,11	—	2,14	2,19	3,47	—	3,51	3,33		—	3,31
20	a. Oberschlesische	8,93	6,83	4,89	5,20	11,66	6,62	11,82	—	14,45	13,40	16,79	10,71	15,44
	b. Breslau-Posen-Glogauer	8,56	9,04	6,65	6,35	16,11	10,66	14,35	—	15,58	14,45	19,09	15,02	16,31
	c. Stargard-Posener	8,50	8,62	7,50	6,28	12,03	9,13	11,78	—	12,22	11,42	13,97	5,0	14,22
21	Rhein-Nahe-E.	5,49	5,14	2,97	2,66	12,36	4,55	9,60	—	11,34	10,20	14,25	4,11	11,19
22	Wilhelms-Bahn	5,14	4,19	3,32	3,15	6,76	4,30	6,70	—	6,34	6,91	8,36	7,51	7,72
	b) in Privatverwaltung.													
23	Aachen-Mastrichter	3,35	2,74	2,23	—	3,30	2,43	3,31	4,43	3,18	4,59	1,06	3,73	3,91
24	Alberts-Bahn	1,95	1,67	1,51	1,23	1,97	1,41	1,91	1,80	1,85	1,76	1,81	1,0	1,30
25	Altona-Kieler	7,42	4,63	3,88	—	—	4,01	10,19*	—	9,24*	7,22	in Kol. 1884	7,77	8,44
26	Bayerische Ostbahnen	18,7	8,7	4,4	—	15,0	5,5	—	—	—	—	—	—	17,75
27	Berlin-Anhaltische	17,93	12,03	6,46	—	12,39	8,96	16,41	13,15	17,93	13,95	7,66	10,47	12,31
28	a. Berlin-Hamburger	13,59	9,38	5,04	7,40	13,82	7,32	20,54	—	22,35	19,79	5,19	12,39	20,23
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,49	—	—	—	—	—	—	2,81
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8,26	8,38	5,95	4,88	11,85	6,96	13,41	—	16,34	15,42	13,29	—	15,41
30	Berlin-Stettiner a Stammbahn	10,62	9,89	7,13	6,87	11,89	8,20	11,72	11,36	11,99	9,47	8,49	1,56	9,69
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	10,46	8,53	6,52	5,52	13,84	8,04	12,74	11,45	13,70	9,47	11,59	2,65	9,97
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	10,81	8,23	5,99	4,96	11,18	6,37	12,25	10,03	12,84	8,17	9,48	1,94	8,66
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	7,07	7,61	5,35	4,61	5,80	5,52	8,32	—	7,98	6,93	7,87	5,63	7,39
32	Frankfurt-Hanauer	3,70	2,90	2,23	—	3,59	2,58	4,58	2,64	4,53	4,43	in Kolonne 1884	—	4,43
33	Glückstadt-Elmshorner	3,78	3,09	2,65	—	—	2,69	3,35	—	4,09	3,14		2,75	3,45
34	Hessische Ludwigs-E.	7,04	4,88	3,14	—	6,90	3,95	7,37	—	8,59	7,65		—	7,61
35	Homburger	2,15	2,02	2,16	—	2,39	2,13	2,02	2,50	2,12	1,98		2,30	2,0
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	15,09	8,62	4,66	3,38	15,11	5,33	17,62	—	13,88	8,87	8,41	11,43	8,76

190	191	192						193	194					195	
Güter-Verkehr.															
Verhältnisse.															
Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:											
a. beim Personen-	b. beim Güter-	a. Personen-	b. Güter-	a. für jede I. Klasse	b. für jede II. Klasse	c. Personen in der III. Klasse	d. der IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Personen (ohne Unterschied der Klasse)	a. für Eilgut	b. für Postgut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klassen excl. Kohlen	e. Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut (Rel. 174) überhaupt	
Personenmeilen	Centnermeilen	Frequenz d. ganz. Bahn	Frequenz d. einzeln.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Pfge	Pfge	Pfge	Pfge	Pfge	Pfge	
330 267	2 876 143	33,0	288	6,00	4,06	1,30	—	1,63	2,04	9,36	—	in Rel. 1944	3,11	in Rel. 1944	3,27	1
134 532	3 057 007	13,5	306	6,36	3,98	2,59	—	3,12	3,04	—	—	—	—	—	3,45	2
33 324	132 249	3,3	13	6,09	4,20	2,69	—	1,98	2,41	14,80	—	7,85	5,0	3,33	5,11	3
207 459	7 157 074	20,7	716	s. R. 1926	s. R. 1926	3,47	s. R. 1926	1,41	2,83	10,58	—	4,61	1,39	in Rel. 1944	2,43	4
48 372	534 473	4,8	53	6,59	4,63	3,35	—	2,41	3,91	10,97	—	5,22	3,18	1,77	3,60	5
150 732	5 186 160	15,1	519	6,50	4,50	3,10	—	—	3,49	—	—	—	—	—	2,43	6
71 712	3 491 595	7,1	349	6,10	4,45	2,93	—	—	3,33	—	—	—	—	—	3,33	
337 603	2 813 052	33,8	281	—	—	—	—	—	2,88	—	—	—	—	—	4,04	7
294 006	3 953 687	29,4	395	7,04	4,49	2,56	—	1,62	2,74	10,73	—	5,06	3,03	1,52	3,34	8
116 549	3 646 911	11,7	365	5,38	3,34	3,05	—	1,56	2,78	10,0	—	4,23	1,69	1,78	1,85	9
408 414	13 716 197	40,8	1372	6,48	4,77	3,0	1,52	1,18	2,20	9,80	10,19	4,97	2,27	1,05	1,92	10
280 468	2 610 787	28,0	261	6,46	4,83	2,98	1,56	1,19	2,28	9,64	12,44	5,41	2,44	1,90	3,11	11
202 161	9 376 134	20,2	938	5,98	3,79	2,55	1,43	1,25	2,05	12,22	—	5,49	2,04	2,16	2,17	12
151 723	5 073 579	15,2	507	6,50	4,50	3,0	1,50	1,0	2,0	10,0	12,0	5,0	2,50	1,64	2,33	13
178 710	4 718 405	17,9	472	4,63	3,49	2,53	—	1,50	2,74	12,65	—	5,96	2,83	in Rel. 1944	3,40	14
141 970	5 805 769	14,2	581	5,24	3,51	2,56	—	1,56	2,73	12,01	—	5,60	2,39	" " 1944	2,83	15
228 461	3 635 222	22,8	364	7,52	4,18	2,28	—	1,45	2,63	—	—	—	—	—	3,22	16
235 273*	9 026 410	23,5	903	5,76	4,27	3,09	1,85	1,30	2,58	11,51	11,21	5,37	2,41	2,16	2,48	17
88 776	1 197 596	8,9	120	5,91	3,40	2,35	—	1,67	2,54	12,34	—	7,29	3,22	in Relemne 1944	3,75	18a
66 001	583 135	6,6	58	6,42	3,66	2,77	—	1,88	3,0	23,08	—	11,0	5,10		6,33	- b
77 927	2 432 796	7,8	243	4,96	3,69	2,67	—	1,48	2,83	12,80	—	8,18	2,07		2,86	19a
58 290	2 019 633	5,8	202	7,14	4,16	2,62	—	1,17	2,86	15,83	—	4,37	2,78		3,34	- b
286 530*	19 598 060	28,7	1960	5,94	4,79	2,93	1,58	1,08	2,08	11,83	—	6,63	2,42	1,51	1,85	20a
282 559	5 192 822	28,3	519	6,05	4,46	2,93	1,57	1,20	1,85	9,23	—	6,37	2,44	1,17	2,34	- b
187 831	3 449 452	18,8	345	6,13	4,66	3,10	1,60	1,17	1,90	8 63	—	5,55	2,63	1,04	2,48	- c
217 347	6 139 778	21,7	614	6,17	3,92	2,50	1,42	1,25	2,04	10,61	—	4,92	1,92	1,29	1,74	21
86 649	2 500 301	8,7	250	6,13	4,58	2,87	1,62	1,11	1,76	13,28	—	6,40	2,90	2,04	2,55	22
76 714	1 608 154	7,7	161	5,42	4,25	2,58	—	1,33	3,03	15,04	182,08	4,54	2,35	3,57	2,64	23
365 985*	2 621 027	36,6	262	5,35	3,83	2,73	1,53	2,99	2,39	24,21	8,31	11,28	5,73	4,19	4,55	24
174 514	1 622 651	17,5	162	—	—	—	—	—	2,749	11,04*	—	5,42*	2,28	in Rel. 1944	3,13	25
135 530	3 702 011	13,6	370	5,46	3,72	2,33	—	4,97*	2,26	—	—	—	—	—	2,715	26
229 303	3 516 495	22,9	352	7,01	4,58	3,24	—	1,54	2,89	12,64	12,84	5,91	3,31	1,78	3,76	27
251 560	5 036 387	25,2	504	6,96	4,94	3,0	1,66	1,68	2,88	9,67	—	3,61	2,48	1,65	3,19	28a
424 916	6 398 596	42,5	639	—	—	—	—	—	2,93	—	—	—	—	—	2,956	- b
534 378	6 494 268	53,4	649	7,14	4,69	3,10	1,62	2,22	2,91	9,33	—	4,41	2,42	1,24	3,39	29
371 276	3 286 266	37,1	329	7,26	4,91	2,86	1,68	1,78	2,64	12,67	13,04	6,52	3,03	2,05	3,50	30a
133 313	705 496	13,3	71	6,67	4,81	2,96	1,70	2,10	2,39	12,35	13,02	6,45	3,19	2,50	3,41	- b
128 215	574 723	12,8	57	6,15	4,35	2,66	1,58	1,64	2,26	9,24	13,02	5,81	3,04	3,0	3,56	- c
260 787	6 371 566	26,1	637	5,94	3,82	2,98	1,71	1,57	2,05	12,27	—	6,53	2,72	2,04	2,44	31
263 940	2 515 050	26,4	255	6,09	3,98	2,60	—	3,56*	3,22*	9,72	10,32	6,84	3,0	in Relemne 1944	3,69	32
93 824	618 094	9,4	62	6,24	4,11	2,78	—	—	2,93	13,80	—	4,18	2,29		3,15	33
312 096	4 790 050	31,2	479	6,97	3,19	1,97	—	1,56	2,29	9,50	—	5,14	2,44		2,79	34
111 842	272 431	44,5	27	7,62	4,29	1,87	—	1,51	2,94	22,06	6,85	15,34	4,31		6,44	35
329 139*	15 180 159*	32,9	1518	7,07	4,57	3,07	1,57	1,71	2,49	10,01	—	5,23	2,47	1,61	2,12	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	171 Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Ztr.	171 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	171 c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	171 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Ztr.	172 Kohlen und Coaks a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen) Ztr.	172 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	172 c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	172 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Ztr.	173 Ueber- a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen incl. Postgüter Ztr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	766 192	431 094	1 321 058	3 125 840	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	888 605
38	Leipzig-Dresdener . . .	3 481 369	1 997 691	2 315 625	1 156 498	1 418 144	599 061	1 349 675	19 693	5 479 311
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	118 355	—	—	—	118 355
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	1 767 618	201 822	154 024	—	22 669	—	88 047	—	2 473 882
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	6 226 541	1 340 205	1 576 314	791 887	10 301 988	133 419	323 765	—	17 591 326
42	a. Magdeburg-Halberstädter	942 127	in Kol. 171c	4 316 546	in Kol. 171c	474 181	in Kol. 172c	4 917 955	in Kol. 172c	2 860 329
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	858 624	429 617	633 968	—	433 185	15 030	11 202	—	1 515 796
	c. Cöthen-Wegelebener . .	861 216	402 991	in Kol. 171b	in Kol. 171b	1 681 762	1 011 379	in Kol. 172b	in Kol. 172b	2 729 496
43	Mecklenburgische	705 605	469 356	328 064	116 076	270 469	30 470	—	—	1 179 967
44	Neisse-Brieger	190 598	335 648	355 775	—	10 909	—	922 017	—	208 245
45	Niederschlesische Zweigbahn .	628 231	175 626	864 838	406 735	134 396	92 226	293 444	—	840 054
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	953 841	710 320	297 557	82 325	273 559	399	873 360	—	1 276 028
47	Ostpreußische Südbahn . .	718 456	8901	4954	—	10 995	—	—	—	809 252
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1 007 559 / 4 128 473	in Kolonne 171c	2 233 161 / 7 893 010	in Kol. 171c / " 171c	1 878 865 / 5 891 621	in Kol. 172c / " 172c	1 452 858 / 6 472 966	in Kol. 172c / " 172c	2 944 631 / 10 118 355
	b. Pfälzische Maximiliansb.	139 864 / 904 038		576 143 / 2 161 730	" " 171c / " 171c	477 342 / 1 225 749	" " 172c / " 172c	984 582 / 5 451 923	172c / " 172c	691 317 / 2 187 029
	c. Neustadt-Dürkheimer .	93 718 / 627 148		24697 / 98 120	— / —	60 493 / 235 605	— / —	— / —	— / —	158 104 / 876 749
49	Rheinische	7 765 755	3 389 326	3 990 118	1 986 714	7 944 193	1 485 336	3 294 383	1 071 071	16 316 254
50	Schleswigsche	838 915	203 195	178 694	i. K. 171b u. c	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	965 779
51	Taunus-E.	233 215	in Kol. 171c	461 704	in Kol. 171c	129 968*	" " 172c	1 178 122*	in Kol. 172c	444 849
52	a. Thüringische	5 201 787	1 412 887	3 022 982	1 457 932	in Kol. 171a	" " 171b	in Kol. 171c	" " 171d	5 883 123
	b. Werra-E.	1 277 661	495 053	538 023	508 161	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 172d	1 449 399
53	Tilsit-Insterburger . . .	210 049	42 808	42 725	—	22 521	3441	—	—	252 382
54	Aussig-Teplitzer	775 905*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	8 970 800	in Kol. 172a	in Kol. 172a	—	10 065 006
55	Böhmische Westbahn . .	in Kol. 170a	" " 170b	" " 170c	—	1 571 649	2 50 f 500	—	—	3 031 428
56	Brünn-Rossitzer	225 285*	184 018*	65 881*	—	1 452 084	488 543	—	—	1 682 799
57	Buschtêhrader / a. Kralup-Kladno . / b. Prag-Wejkolka / c. Pferde-Bahn .	25 727 / 161 050	18 782	3405	— / —	1 093 225 / 1 726 965	6 794 328	— / —	— / —	1 169 938 / 1 932 100
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 443 210*	2 493 113*	604 118*	70 343*	48 243	—	16 324	—	1 649 922
59	Graz-Köflacher	429 822	—	—	—	2 044 758	—	—	—	2 552 807
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	8 948 236*	3 553 318*	8 225 561*	2961959*	9 505 460	983 532	415 325	81 699	19 564 986
61	Kaiserin Elisabeth / a. Lokom.-Bahn . / b. Pferde-Bahn .	6 621 181 / in Kol. 170a	3 150 627 / —	574 623 / —	1 887 247 / —	950 159 / —	— / —	— / —	130 161 / —	7 723 566 / 695 297
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	77 400	—	—	—	4 028 718	—	—	—	4 308 523
63	a. Oesterreichische nördliche .	1 590 224*	1 128 369*	948 257*	546 824*	368 551	54 615	7 031 877	2 036 941	5 837 667
	b. Oesterreichische südöstliche	4 579 033*	5 970 960*	5 725 816*	1 195 721*	1 560 592	10 805	156 733	—	7 596 995
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	3 038 995*	1 231 068*	308 324*	38 156*	67 899	—	68 769	—	3 859 643
64	a. Südbahn, Oesterreichische	23 230 610*	in Kol. 171a	1 210 324	—	2 720 390*	in Kol. 172a	95 229	—	30514344*
	b. Nordtiroler	197 715	374 613	491 433	—	168 846	—	—	—	487 985
65	Süd-Norddeutsche . . .	782 011*	5409*	624 995*	—	610 215	9669	905 343	—	1 914 540
66	Theiß-Bahn	1 280 462*	6 982 069*	543 885*	—	5024	784	5064	—	1 364 908
67	Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	222 775	370	1 076 800	790 820	540 121
68	Vuttich-Mastrichter . . .	394 842	358 780	566 576	—	669 626	788 052	202 750	—	1 148 268
69	Niederländische Rhein-E. .	1 238 873	1 206 173	710 015	—	171 384	—	4 898 410	—	1 813 788
70	a. Warschau-Wiener . .	4 624 178	1 758 948	561 210	—	3 944 778	—	286 781	—	8 746 966
	b. Warschau-Bromberger .	1 383 400	233 947	112 210	35 611	773 292	—	—	225 436	2 224 884

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

173			174	175		176	
Haupt Güter				Außerdem Betriebs-dienst- u. Baugüter			
b. im directen Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. Verkehre angekommen von	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrie beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
Zollctr.		Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.		
539 347	1 434 829	4 118 007	6 980 788	w. u. not.	w. u. not.	Kohlen u. Coaks, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Steine, Holz ꝛc.	37
3 360 830	4 520 839	1 671 539	15 032 519	—	—	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufakturwaaren, Getreide ꝛc.	38
	—		118 355	—	15 330	Kohlen und Coaks	39
298 408	515 551	—	3 287 841*	—	—	Rohprodukte und Handelsgüter	40
2 043 717	2 518 231	1 173 171	23 326 445	—	—	Kohlen, Salz, Boden-Erzeugnisse, Zucker, Eisen- u. Stahlwaaren	41
2 458 891	5 828 318	5 978 365	17 125 894	—	—	Kohlen, Eisen u. Stahl, Holz, Spiritus, Zucker Syrup, Steine ꝛc.	42a
875 859	1 010 767	—	3 402 422	—	91 875	Getreide, Kohlen, Hüttenprodukte, Oel, Spiritus, Zucker ꝛc.	- b
1 476 467	in Kol. 173b	in Kol. 173b	4 205 963	—	—	Kohlen, Getreide, Zucker und Salz	- c
692 550	649 462	182 719	2 704 698	—	211 328	Getreide u. Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte ꝛc.	43
369 609	1 311 866		1 889 720	—	41 383	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Mühlenfabrikate, Salz, Eisen ꝛc.	44
337 971	1 255 694	461 623	2 893 342	—	35 994	Getreide	45
721 648	1 219 483	100 291	3 317 450	54 155	—	Kohlen, Holz u. Waaren daraus, Eisen, Hüttenprodukte ꝛc.	46
9783	5448	—	824 483	6701	12 301	Getreide, Hülsenfrüchte, Holz, Steine, Kartoffeln, Oelkuchen	47
	4 303 948	in Kol. 173c	7 218 579	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Holz, Steine, Wolle, Getreide ꝛc.	48a
	14 956 041	" 173c	25 074 394	—	—		
	1 600 179	" 173c	2 291 496	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter ꝛc.	- b
	7 744 300	" 173c	9 931 329	—	—		
	27 824		185 928	—	—	Wein, Erde, Getreide, Salz, Glas, Hanf, Holz, Bretter ꝛc.	- c
	108 030	—	984 779	—	—		
5 504 453	7 983 944	3 520 515	33 325 166	in Kol. 173b	1 456 263	Baumaterialien, Blei, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide ꝛc.	49
330 300	357 910	in Kol. 173b c	1 653 989	w. u. not.	w. u. not.	Holz, Getreide, Steine, Kohlen, Torf, Eisenwaaren, Butter ꝛc.	50
in Kol. 173c	1 780 917	" 173c	2 225 766	—	—	Gewöhnliche Handelsgüter, namentlich Kolonialwaaren, Wein ꝛc.	51
2 090 316	3 560 614	2 053 431	13 587 484	66 078	333 073	Braun- und Steinkohlen, Holz, Salz, Eisen und Eisenwaaren	52a
737 438	708 514	630 760	3 526 111	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	- b
54 797	59 753		366 932	—	547	Steine, Holz, Hülsenfrüchte, Kohlen, Getreide, Spiritus ꝛc.	53
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	10 065 006*	156 380	—	Kohlen, chemische Produkte, Baumwolle, Bausteine ꝛc.	54
3 497 212	343 332		6 871 972*	—	402 773	Kohlen, Zucker, Holz, Eisen, Steine, Salz, Flachs, Oel, Glas ꝛc.	55
676 433	71 540	—	2 430 772*	—	8778	Kohlen, Coaks, Eisen und Eisenwaaren, Getränke, Holz ꝛc.	56
6 824 114	32 578	—	8 026 630	—	128 329	Kohlen, Holz, Eisenbahnschienen, Eisen ꝛc.	57a
—	—	—	1 932 106	—	102 405	Kohlen, Bau- und Nutzholz, Eisenerze und Rohzucker	- b c
2 613 534	842 019	87 185	5 192 660*	—	455 815	Getreide, Salz, Thiere, Oelfrüchte, Eisen und Stahl	58
—*	—*	—	2 552 807*	—	78 268	Braunkohlen, Eisen und Holz	59
5 695 600	9 726 131	3 450 041	38 436 758*		2 057 267	Kohlen, Getreide, Eisen u. Eisenwaaren, Thiere, Zucker, Holz ꝛc.	60
3 183 512	604 060	2 017 408	13 528 546		1 899 361	Getreide, Holz, Kohlen, Salz, Mehl, Eisenwaaren, Getränke ꝛc.	61a
18 974*	—	—	714 271		103 380	Salz, Getreide, Spiritus, Tabak und Gyps	- b
			4 308 523	—	83 912	Kohlen und Coaks, Wein, Getreide, Holz, Salz und Eisen	62
3 098 625	10 155 121	3 526 418	22 617 831*	72 740	1 541 124	Kohlen, Zucker, Spiritus, Getreide, Mahlprodukte, Salz, Tabak ꝛc.	63a
7 149 349	7 603 717	1 404 810	23 754 871*	15 479	1 566 152	Holz, Kohlen, Wein, Getreide, Mahlprodukte, Salz, Wolle ꝛc.	- b
1 475 444	455 304	45 597	5 835 988*	5346	243 092	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Mahlprodukte, Steine, Wolle ꝛc.	- c
in Kol. 173a	1 737 840	—	32 252 184	—	8 497 766	Hölzer, Getreide, Kohlen, Metalle, Mahlprodukte, Wein, Spiritus ꝛc.	64a
517 367	771 657	—	1 777 009	—	66 202	Holz und Holzwaaren, Kohlen, Cement, Manufakturwaaren ꝛc.	- b
514 288	2 088 988	—	4 517 816*	—	395 392	Mineralien u. mineralische Produkte, Getreide, Manufakturwaaren ꝛc.	65
7 165 571	862 161	—	9 392 640*	—	669 919	Getreide, Vieh, Salz, Tabak, Holz, Oelsaat, Mahlprodukte ꝛc.	66
177 510	1 216 608	1 059 863	2 994 102*	—	31 915	Kohlen, Rüben und Zucker	67
1 209 350	871 670		3 229 288	—	—	Kohlen, Getreide, Bauholz, Dachziegel, Eisen, Steine, Kalk	68
1 427 622	5 775 248	—	9 016 658	3 913 264	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Oel, Zucker, Kohlen, Tabak ꝛc.	69
1 812 963	1 031 881	—	11 591 810	718 510	421 557	Kohlen, Holz, Getreide, Kalk, Steine, Mehl, Zucker, Eisen ꝛc.	70a
315 599	129 585	261 047	2 931 115	1 014 644	112 148	Getreide, Rüben, Zucker, Eisenwaaren, Holz, Heringe, Schienen ꝛc.	- b

(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1866 wurden befördert:**

	I. Staatsbahnen.	177 Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen. Anz.	177 b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	177 c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.). Anz.	178 Thiere. a. Pferde (Kurus-, Reppel- ꝛc.). Stück.	178 b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück	179 Gewicht a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zollcentner.	179 b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.
1	Badische	319	in Kol. 168, 170c, 171	in Kol. 168, 170 u. 171	8947	358 154	1 466 809	4568*
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	676	—	2074*	66 726*	468 137	—	—
3	Bebra-Hanauer	1	in Kol. 177c	2219	216	2137	8870	—
4	Braunschweigische . . .	149	386	3473	30 743	270 843	614 429	901*
5	Friedrich-Franz-E. . . .	57	—	—	905	35 113	73 481	355
6	Hanno- v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	1246	—	in Kol. 177a	11 423*	10 788*	nicht netirt	1047
	versche v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	695	—	" " 177a	5992*	5954*		nicht netirt
7	Main-Neckar	137	172	10*	1005	43 723		—
8	Main-Weser	107	1753*	15 068*	202	1381	3761	205 650*
9	Nassauische	21	151	—	780	17 647	32 754	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	6643	—	21 723	70 275	876 014	1 283 783	2964
11	Preuß. Ostbahn	815	nicht netirt	3113*	69 566*	1 007 658	1 523 042	1610
12	Saarbrücker	280	15	in Kol. 177a	10 514	125 597	193 172	1029
13	Westfälische	194	324	2000*	26 880*	41 630	349 762	836*
14	Sächsische östliche . . .	80	603	312	701	1553	—*	501 328
15	Sächsische westliche . . .	635	73	17	5842	3146	—*	375 359
16	Württembergische . . .	334	—	—	5370	—	—	—
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische . . .	961	in Kol. 177c	1017	20 739	372 354	786 818	—
18	a. Gößnitz-Geraer . . .	4	—	—	3	151	—*	16 900
	b. Greiz-Brunner . . .	3	—	—	—	28	—*	4900
19	a. Löbau-Zittauer . . .	8	2	8	142	310	—*	31 409
	b. Zittau-Reichenberger .	4	2	8	7	147	—*	23 005
20	a. Oberschlesische . . .	322	nicht netirt	2460	29 470	128 616	387 631	455
	b. Breslau-Posen-Glogauer	352		2372	26 611	178 251	311 187	306
	c. Stargard-Posener . .	256		1480	27 289	355 463	400 299	308
21	Rhein-Nahe-E.	283	444	in Kol. 177a	10 024	105 615	210 000	604
22	Wilhelms-Bahn	1224	45	—	12 622	63 485	156 935	—
	b) in Privatverwaltung.							
23	Aachen-Mastrichter . . .	7	—	—	2839	39 653	86 125	—
24	Alberts-Bahn	9	43	107	60*	125*	—*	29
25	Altona-Kieler	437	nicht netirt	nicht netirt	11 728	277 506	827 038	—
26	Bayerische Ostbahnen . .	2753	—	—	24 458	256 248	nicht netirt	—
27	Berlin-Anhaltische . . .	105	205	5854	49 228	159 079	988 484	265
28	a. Berlin-Hamburger . .	342	411	1085	24 628	515 447*	1 171 456	—
	b. Hamburg-Bergedorfer .	81	—	—	11 077	346 815	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	147	—	—	2772	101 887	180 239	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn .	616	40	—	7880	369 525	546 688	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	86	—	—	2249	125 326	165 885	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	207	—	—	2683	93 965	128 408	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	158*	—	1827*	14 763	55 750*	119 968	85
32	Frankfurt-Hanauer . . .	18	—	1200*	5507*	28 584	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner . .	36	—	—	411	11 249	38 572	—
34	Hessische Ludwigs-E. . .	2037*	—	—	18 495	229 611	nicht netirt	—
35	Homburger	26	—	—	122	746	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	177	1392	3718	36 493	375 578	737 869	632

	II. Privatbahnen. (Forts.)	177			178		179	
		(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**						
		(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1866 wurden befördert:**						
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
		a. Equipagen. Anz.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.). Anz.	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.). Stück	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	b. der außerdem beförderten Thiere. Zollctr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1932	7*	—*	in Kol. 178b	20 794*	...	—
38	Leipzig-Dresdener . . .	381	399		6292	173 817	540 660	6208
39	Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	—	—	—	—	3026	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	122	5	—	2262	33 033	nicht notirt	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	177	43	3424*	37 967	146 325	749 784	399
42	a. Magdeburg-Halberstädter	2290	—	—	28 089	176 836	544 788	258
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	434	—	—	9950	55 941	131 533	—
	c. Cöthen-Wegelebener . .	48	—	82	5855	38 454	—	—
43	Mecklenburgische	153	—	—	4221	90 416	173 307	—
44	Neisse-Brieger	13	—	419	4283	14 162	50 423	65
45	Niederschlesische Zweigbahn .	35	—	1142*	2482	134 396	96 436	—
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	8	—	—	196	29 610	46 228	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	35	—	—	219	3639	10 249	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	13 / 80	— / —	— / —	636 / 3135	14 625 / 102 079	— / —	— / —
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1 / 60	— / —	— / —	59 / 553	4093 / 34 719	— / —	— / —
	c. Neustadt-Türkheimer .	— / 8	— / —	— / —	6 / 112	912 / 7412	— / —	— / —
49	Rheinische	323	222	1802*	30 937	70 079	651 220	972
50	Schleswigsche	91	—	—	9843	63 469	w. n. notirt	—
51	Taunus-E.	10	—	—	140	2878	w. n. notirt	—
52	a. Thüringische	378	176	3634	39 895	66 002	623 063	1025
	b. Werra-E	443	—	in Kol. 177a	2421	28 237	134 737	518
53	Tilsit-Insterburger . . .	17	—	7	1773*	18 139	36 347	—
54	Aussig-Teplitzer	nicht notirt	—	—	nicht notirt	nicht notirt	2302	—
55	Böhmische Westbahn . .	49*	—	1691*	10 887*	45 929	51 423	—
56	Brünn-Rossitzer	4	—	260*	1776*	686	14 163	—
57	Buschtêh-rader a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weshorka c. Pferde-Bahn . .	2 / 5	— / —	— / —	2 / —	2501 / 76	4474 / —	— / —
58	Galizische Carl-Ludwigs-B.	146*	96	1290*	7297*	366 866	750 570	66
59	Graz-Köflacher	11	—	5	26	412	784	186
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	2219	5849	10 833*	85 682*	1 083 395*	2 408 767*	—
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	534 / 16	129 / —	5604* / in Kol. 177a	30 424* / —	407 782 / ...	1 019 350 / ...	— / —
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	12	—	—	11	407	1281	52
63	a. Oesterreichische nördliche .	752*	1819	7062*	58 873*	254 548*	1 354 892	2406
	b. Oesterreichische südöstliche	1000*	316	2513*	50 135*	721 336*	2 821 962	15 340
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	259*	—	779*	23 880*	125 061*	548 969	6618
64	a. Südbahn, Oesterreichische	17 299	in Kol. 177a	in Kol. 177a	103 867	448 031	—	—
	b. Nordtiroler	1452	—	—	3806	6018	57 112	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	—*	—	—	547	33 060	56 966	—
66	Theiß-Bahn	356*	—	291*	6809*	299 193	846 330*	1080
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—*	—	176	1211*	1020*	49 485	—
68	Lüttich-Mastrichter . . .	3	—	4	200	800	13 320	—
69	Niederländische Rhein-E. .	132	457	—	4620	48 774	195 192	—
70	a. Warschau-Wiener . .	512	703	293	3746*	33 071	w. n. notirt	—
	b. Warschau-Bromberger .	207	286	136	1449	21 459	w. n. notirt	—

		180					181	182
						(Forts.) **II. Personen- und**		B. **Durchschnitts-**
	I. Staatsbahnen.	a.	b.	c.	d.	e.		
		Sämmtliche Personen in der				Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		I. Klasse	II Klasse	III. Klasse	IV. Klasse			
		haben zurückgelegt						
		Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
1	Badische	548 236	4 401 247	20 665 950	—	1 070 145	26 685 578	2 663 497
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	434 196	7 840 736	17 434 471	—	2 612 988	28 322 401	1 179 912
3	Bebra-Hanauer	547	14 792	127 340	—	107 250	249 929	9234
4	Braunschweigische . . .	233 300	1 863 889	2 817 301	3964	2 243 041	7 161 495	1 372 472
5	Friedrich-Franz-E. . . .	15 604	178 103	349 568	—	21 713	564 988	156 130
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	832 905	5 459 758	11 786 045	—	nicht notirt	18 078 768	in Kol. 184
	{ v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	262 005	2 744 536	5 594 631	—	nicht notirt	8 601 172	" 184
7	Main-Neckar			—	—	—	3 922 952	nicht notirt
8	Main-Weser	168 711	1 663 492	3 264 927	—	2 723 421	7 820 551	1 243 425
9	Nassauische	114 768	775 402	1 168 375	—	864 492	2 923 037	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	438 144	3 434 540	4 744 956	9 504 960	7 971 393	26 093 993	3 224 169
11	Preuß. Ostbahn	699 502	4 681 341	5 528 440	7 623 818	12 309 882	30 842 983	5 002 527
12	Saarbrücker	29 583	389 146	1 414 739	1 060 534	1 036 901	3 930 003	156 074
13	Westfälische	30 903	414 703	1 530 695	1 884 970	1 191 102	5 052 373	288 819
14	Sächsische östliche . . .	57 878	1 040 121	3 342 249	—	156 164	4 596 412	599 323
15	Sächsische westliche . . .	77 464	2 271 892	6 650 835	—	771 633	9 771 824	nicht notirt
16	Württembergische . . .	—	—	—	—	—	17 102 604	1 651 229
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische . . .	123 585	2 337 267	5 029 016	7 197 451	1 311 230	15 998 549	645 616
18	a. Gößnitz-Geraer . . .	843	71 152	338 143	—	9	410 147	nicht notirt
	b. Greiz-Brunner . . .	229	21 971	67 549	—	16	89 765	nicht notirt
19	a. Löbau-Zittauer . . .	750	58 764	285 606	—	6329	351 449	37 019
	b. Zittau-Reichenberger .	412	31 594	173 927	—	997	206 930	10 063
20	a. Oberschlesische	81 301	1 045 017	1 775 270	2 977 915	3 189 170	9 068 673	637 241*
	b. Breslau-Posen-Glogauer	40 632	522 917	1 596 807	832 757	4 873 329	7 866 442	469 043*
	c. Stargard-Posener . .	22 928	329 719	773 531	814 348	2 310 096	4 259 622	361 423*
21	Rhein-Nahe-E.	47 531	390 591	1 113 506	503 849	1 422 071	3 477 548	158 967
22	Wilhelms-Bahn	9584	134 380	248 961	723 523	916 329	2 032 777	83 601
	b) in Privatverwaltung.							
23	Aachen-Mastrichter . . .	44 152	188 366	647 699	—	71 034	951 251	70 786
24	Alberts-Bahn	2084	94 381	302 519	302 393	30 594	731 971	16 246
25	Altona-Kieler	32 904	780 353	3 731 095	—	—*	4 544 352	582 157
26	Bayerische Ostbahnen . .	90 051*	1 862 814	7 556 040	—	1 509 693	11 018 598*	694 248
27	Berlin-Anhaltische . . .	151 452	2 101 775	4 691 133	—	4 324 271	11 268 631	1 575 940
28	a. Berlin-Hamburger . .	169 742	2 256 429	2 875 565	3 229 434	1 460 804	9 991 974	1 824 452
	b. Hamburg-Bergedorfer .	11 980	237 752	417 642	220 700	—	888 074	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	252 865	2 033 151	2 805 316	2 663 514	2 686 900	10 441 746	1 250 944
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn .	42 952	1 103 905	2 183 224	2 875 652	2 144 267	8 350 000	815 512
	{ b. Hinterpommer.	5127	256 568	601 418	900 102	1 276 319	3 039 534	241 744
	{ c. Vorpommersche	19 639	452 954	1 176 741	1 407 836	849 542	3 906 712	402 525
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	29 234	428 798	1 086 357	1 403 943	3 022 390	5 970 722	371 398
32	Frankfurt-Hanauer . . .	18 200	406 282	763 864	—	252 765	1 441 111	98 040
33	Glückstadt-Elmshorner . .	914	44 481	376 813	—	—*	422 208	38 145
34	Hessische Ludwigs-E. . .	174 930	1 936 101	4 048 825	—	1 452 167	7 612 023	nicht notirt
35	Homburger	61 091	327 087	673 408	—	10 484	1 072 070	37 005
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	503 795	3 775 425	3 642 990	8 812 951	5 944 567	22 677 728	3 625 508

183					184	185			
Güter-Verkehr.									
Verhältnisse.									
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt			
Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche	Zusammen.	a.	b.	c.	
Eilgüter	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks haben zurückgelegt		Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
haben zurückgelegt		haben zurückgelegt							
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
5 752 844	—	62 321 851	164 317 645	in Kol. 183d	232 392 340	25 273 870	47 835	9 011 546	1
—	—	—	—	—	643 579 460	in Kol. 184	—	—	2
34 360	—	193 055	485 650	428 794	1 141 867	204 408	179 386	25 669	3
3 166 987	—	36 311 934	207 583 279	in Kol. 183d	247 062 200	6 034 792	2 338 302	5 623 813	4
65 134	—	1 602 349	3 828 174	746 992	6 242 649	181 322	3497	437 675	5
—	—	—	—	—	622 028 060*	—	nicht notirt	nicht notirt	6
—	—	—	—	—	298 841 895*	—			
—	—	—	—	—	32 687 668	—			7
2 848 718	—	18 843 738	67 939 843	15 535 773	105 168 072	920 987	13 029 000	2 396 064	8
274 160	—	4 690 230	77 862 010	8 638 132	91 464 532	1 045 186	—	—	9
8 592 802	150 147	64 943 221	355 825 989	446 829 365	876 341 524	40 469 224	4 555 087	23 860 660	10
6 452 203	3138	50 064 563	223 295 170	7 293 209	287 108 283	37 719 494	3 083 404	47 131 923	11
259 790	—	1 608 251	57 695 804	122 708 204	182 272 049	5 770 271	36 351	891 225	12
1 468 421	37 024	13 717 870	66 519 235	87 207 627	168 930 177	5 279 377	624 620	3 684 427	13
1 778 562	—	16 759 247	102 819 573	in Kol. 183d	121 337 382	180 766	nicht notirt	nicht notirt	14
4 773 232	—	39 945 935	354 891 907	" " 183d	399 611 074	5 539 741	nicht notirt	nicht notirt	15
—	—	—	—	—	272 132 775	—	—	—	16
3 485 436	748 002	35 792 655	265 519 059	324 046 942	629 592 094	38 118 264	14 387*	5 727 617	17
63 775	—	572 388	4 896 729	in Kolonne 183d	5 532 892	—	—	nicht notirt	18a
19 622	—	133 286	640 155		793 063	—	nicht notirt		- b
154 337	—	1 149 274	9 668 301		10 971 912	50 357			19a
72 777	—	1 493 063	5 603 856		7 169 696	—			- b
1 109 334	—	8 218 501	187 245 186	470 936 894	667 509 915	27 375 826*	847 840	4 811 888	20a
1 033 088	—	4 786 455	70 119 378	68 629 245	144 568 166	6 708 650*	1 566 545	4 984 882	- b
751 630	—	4 711 053	52 593 615	20 004 804	78 061 102	2 375 051*	538 273	4 177 026	- c
521 722	—	2 762 090	56 585 833	38 366 802	98 236 447	3 170 437	76 250	1 591 504	21
181 410	—	2 852 161	19 874 043	38 949 842	61 857 456	1 684 613	178 626	1 038 898	22
273 761	346	1 277 867	15 523 919	2 865 219	19 941 112	347 884	640	436 506	23
15 809	24 641	194 903	2 471 839	10 686 258	13 393 450	4600	—*	—*	24
1 033 164*	—	12 005 447*	29 215 227	in Kol. 183d	42 253 838	3 493 023	84 850	4 961 275	25
—	—	—	—	—	300 973 498	—	—	—	26
4 405 584	263 577	35 572 724	94 516 867	38 052 375	172 811 127	5 014 485	9 397 150	14 201 474	27
5 128 690	—	95 404 722	96 860 783	2 651 115	200 045 310	6 782 842	26 854*	27 178 325	28a
184 080	—	5 729 805	7 040 881	138 024	13 352 793	—	—	—	- b
3 379 906	—	61 316 112	43 366 251	18 835 726	126 897 995	—	48 320	3 103 492	29
1 575 238	231 942	6 861 960	64 615 603	623 384	73 908 127	1 244 104	176 448	8 526 202	30a
279 029	73 726	1 508 346	13 332 955	891 263	16 085 319	550 147	29 024	1 853 612	- b
525 980	92 877	1 799 714	14 100 985	992 268	17 511 824	1 501 287	58 501	1 643 673	- c
919 184	-	4 938 674	41 032 484	98 986 656	145 876 998	3 575 123	163 624	1 805 746	31
267 874	84 376	1 954 228	11 589 496	in Kolonne 183d	13 893 974	nicht notirt	63	137 300	32
42 483	—	1 063 398	1 675 544		2 781 425	140 592	1125	149 578	33
2 062 836	—	10 034 068	104 732 420		116 829 324	in Kol. 183d	nicht notirt	nicht notirt	34
19 781	10 660	64 086	562 032		656 559	48 950	—	—	35
7 777 387	—	52 120 657	326 298 949	659 715 502	1 045 912 895	26 094 913	945 096*	4 614 355	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	180 a. I. Klasse	180 b. II Klasse	180 c. III. Klasse	180 d. IV. Klasse	180 e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militaire ꝛc.) haben zurückgelegt	181 Zusammen.	182 Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		Sämmtliche Personen in der						
		haben zurückgelegt						
		Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	3 076 264	nicht netirt
38	Leipzig-Dresdener	103 908	1 538 374	4 520 159	—	215 850	6 378 291	nicht netirt
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4657	149 000	544 877	—	—	698 544	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	28 364	474 828	1 356 111	—	nicht netirt	1 859 303	nicht netirt
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	41 215	899 678	3 127 555	316 440	2 297 013	6 681 901	867 640
42	a. Magdeburg-Halberstädter	61 043	741 689	1 638 225	627 815	1 045 108	4 113 880	508 605
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	10 130	282 750	643 643	502 607	559 452	1 998 582	158 685
	c. Cöthen-Wegelebener	2866	112 750	495 441	329 605	176 143	1 116 805	—
43	Mecklenburgische	40 678	687 310	1 269 013	—	164 641	2 161 642	577 855
44	Neisse-Brieger	5501	78 526	177 399	377 490	419 304	1 058 220	87 433
45	Niederschlesische Zweigbahn	5541	102 250	263 449	420 696	578 420	1 370 356	96 346
46	Oppeln-Tarnowitzer	3080	27 418	89 909	199 601	27 792	347 800	20 207
47	Ostpreußische Südbahn	2160	72 966	206 742	365 314	62 886	710 068	32 858
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	13 126 37 146	248 854 1 005 580	704 744 2 948 528	— —	nicht netirt	1 006 768 3 991 254	66 203 257 410
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3204 14 500	106 330 294 833	222 924 846 180	— —		335 058 1 153 513	24 143 84 446
	c. Neustadt-Dürkheimer	641 1035	20 814 61 665	74 268 231 619	— —		90 733 294 319	2424 8279
49	Rheinische	1 605 834	5 464 019	7 857 454	451 756	5 000 915	20 379 978	2 580 770
50	Schleswigsche	7909	210 270	1 365 983	—	—*	1 584 160	250 877
51	Taunus-E.	82 380	650 090	1 572 085	—	—	2 304 555	120 284
52	a. Thüringische	121 029	1 881 659	4 278 789	—	3 987 642	10 269 119	1 333 522
	b. Werra-E.	10 224	310 559	1 117 867	—	389 813	1 828 463	212 554
53	Tilsit-Insterburger	2039	59 511	123 264	264 021	70 924	519 759	49 604
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	218 309	—
55	Böhmische Westbahn	37 145	263 200	1 006 377	—	1 309 621	2 616 343	748 069
56	Brünn-Rossitzer	955	16 129	87 408	—	17 221	121 713	4275
57	Buschtehrader a. Kralup-Aladau	444	8068	50 292	6609	—	65 413	4254
	Buschtehrader b. Prag-Bejhybka	1122	17 931	105 595	88 509	1749	214 906	6944
	Buschtehrader c. Pferde-Bahn							
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	74 580	632 479	2 140 339	—	5 772 328	8 619 726	668 120
59	Graz-Köflacher	534	21 851	238 704	—	7219	268 308	6213
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	392 699	2 423 454	7 187 600	—	24 601 006	34 604 759	4 046 696
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	373 963	2 152 379	3 859 202	—	8 847 751	15 233 295	1 282 155
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	41 211	137 605	—	22 177	200 993	32 192
62	Mohacs-Fünfkirchener	3000	58 272	91 028	—	106 414	258 714	22 114
63	a. Oesterreichische nördliche	214 974	1 391 675	4 124 596	—	13 258 413	18 989 658	1 984 411
	b. Oesterreichische südöstliche	452 318	2 833 752	4 472 925	—	14 213 243	21 972 238	1 801 493
	c. Wien-Neu-Szönyer	37 358	309 942	903 574	—	2 638 128	3 889 002	194 192
64	a. Südbahn, Oesterreichische	944 299	4 454 386	12 052 967	—	59 431 387	76 883 039	—
	b. Nordtiroler	10 883	99 063	550 366	—	1 168 599	1 828 911	73 647
65	Süd-Norddeutsche	5928	107 365	545 621	607 345	622 444	1 888 706	115 995
66	Theiß-Bahn	108 719	1 123 957	2 004 741	—	8 099 232	11 336 649	1 110 589
67	Turnau-Kralup-Prager	8987	78 698	346 921	280 904	105 506	821 016	in Kol. 144
68	Lüttich-Mastrichter	46 458	142 280	658 234	—	3011	849 983	—
69	Niederländische Rhein-E.	736 072	1 726 649	2 688 278	—	1 426 084	6 577 083	694 052
70	a. Warschau-Wiener	174 295	1 168 296	2 424 665	3 178 073	1 024 853	7 970 182	nicht netirt
	b. Warschau-Bromberger	52 787	344 163	521 101	680 076	323 440	1 921 567	nicht netirt

(Forts.) **II. Personen- und**

B. Durchschnitts-

183				184	185			
Güter-Verkehr.								
Verhältnisse.								
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt		
Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche		a.	b.	c.
Eilgüter	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coals haben zurückgelegt	Zusammen.	Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
haben zurückgelegt		haben zurückgelegt							
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
1 573 964	—	12 685 075	65 588 313	in Kol. 183d	79 847 352	nicht notirt	—	—	37
2 925 260	793 466	21 332 741	71 226 472	27 842 094	124 120 033	—	1 192 194	5 101 295	38
—	—	—	—	59 178	59 178	7665	—	—	39
—	—	—	—	—	23 659 158	—	—	—	40
3 940 671	152 390	25 783 436	79 457 121	26 638 354	135 971 972	—	681 178	7 884 082	41
1 709 479	—	29 305 147	26 252 284	24 366 567	81 633 477	—	228 755	2 669 294	42a
1 308 746	43 657	12 160 007	19 910 841	2 372 531	35 795 782	1 003 443	26 413	1 526 663	- b
178 019	22 807	829 840	3 816 860	7 200 417	12 047 943	—	nicht notirt	nicht notirt	- c
417 711	—	7 131 198	13 080 669	in Kol. 183d	20 629 578	1 122 863	—	1 046 348	43
105 364	—	329 515	4 638 665	4 788 812	9 862 356	231 373	52 776	253 341	44
383 052	3600	1 802 484	13 867 017	2 248 705	18 304 858	180 742	216 872	730 567	45
29 726	2774	826 941	12 059 854	6 181 210	19 100 505	324 930	432	457 780	46
73 528	16 317	382 995	4 126 409	64 668	4 663 927	139 213	5049	52 170	47
393 503	—	1 039 490	14 694 976	34 331 851	50 372 820	—	nicht notirt	nicht notirt	
885 274	—	3 235 313	77 494 819	111 023 158	192 638 564	—	" "	" "	48a
67 581	—	234 117	4 370 304	6 330 130	11 006 132	—	" "	" "	
223 091	—	840 030	17 746 003	34 022 903	52 832 027	—	" "	" "	- b
4162	—	5371	204 351	122 193	336 077	—	—	" "	
14 418	—	19 866	739 785	473 566	1 247 635	—	nicht notirt	" "	- c
4 078 074	1 229 369	20 078 431	141 339 244	112 873 920	279 599 038	9 101 876	310 250	5 768 037	49
266 558*	—*	4 399 746*	9 181 493	in Kol. 183d	13 847 797	w. nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	50
—	—	—	—	—	9 614 009	—	nicht notirt	nicht notirt	51
4 252 608	158 966	30 452 622	111 794 225	in Kol. 183d	146 658 421	3 866 534	1 975 392	8 202 022	52a
762 829	—	8 035 813	30 544 647	" " 183d	39 343 289	—	199 108	1 367 504	- b
20 648	25 401	250 998	1 498 363	175 757	1 971 167	3196	1586	259 826	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
183 215	—	37 322 923	in Kol. 183c	40 520 774	78 026 912	2 649 021	in Kol. 183c	in Kol. 183c	55
—	—	40 440	944 411	6 259 764	7 244 615	nicht notirt	" " 183d	" " 183d	56
2739	25	202 489	101 530	22 159 907	22 466 690	320 795	—	—	57a
2057	61	128 428	947 271	6 901 164	7 978 981	221 785	—	—	- bc
362 114	—	in Kol. 183d	128 932 549	in Kol. 183d	129 294 663	w. nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	58
4706	—	227 129	1 809 298	10 532 741	12 573 874	381 286	in Kol. 183c	in Kol. 183c	59
4 473 119	—	74 855 109	389 638 276	272 229 813	741 196 317	40 588 916	" " 183c	" " 183c	60
4 985 129	—	in Kol. 183d	306 224 478	11 818 362	323 027 969	18 807 397	in Kol. 182 u. 183	in Kol. 182 u. 183	61a
17 936	—	11 215 557	in Kol. 183c	—	11 233 493	806 962	in Kol. 183c	—	- b
9047	—	1 266 156	487 590	32 178 430	33 941 223	264 878	1116	6813	62
4 092 771	—	124 862 197	143 658 658*	83 910 359	356 523 985	24 405 395	—*	—*	63a
2 237 889	—	112 759 654	480 712 209*	29 085 280	624 795 032	55 965 343	—*	—*	- b
835 021	—	10 912 521	66 927 263*	971 624	79 646 429	2 311 563	—*	—*	- c
10 337 403	—	135 492 589	992 560 083	in Kol. 183d	1 138 390 075	—	710 912	11 275 399	64a
173 132	—	3 809 386	8 437 536	1 181 945	13 601 999	413 689	14 174	33 321	- b
220 790	—	in Kol. 183d	38 889 249	in Kol. 183d	39 110 039	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	65
510 801	—	11 552 818	145 205 545	201 533	157 470 697	8 150 739	508 200	14 386 099	66
—	—	—	—	—	21 835 861	178 549	in Kol. 184	in Kol. 184	67
46 348	—	763 586	3 785 991	in Kol. 183d	4 595 925	—	—	-	68
4 089 416	—	5 836 030	42 427 224	66 084 260	118 436 990	21 082 796	587 871	1 656 658	69
225 648	—	7 511 911	73 989 327	159 661 641	241 388 527	5 135 641	nicht notirt	nicht notirt	70a
51 839	—	2 451 901	15 716 141	13 426 655	31 646 536	5 510 012	nicht notirt	nicht notirt	- b

I. Staatsbahnen.	186					187	188						189
	(Forts.) **II. Personen- und**												
	(Forts.) B. **Durchschnitts-**												
	Durchschnittlich haben durchfahren:												
	a.	b.	c.	d.	e.	jede	a.	b.	c.	d.	e.	f.	jeder
	jede Person in der				jeder	Person (ohne Unterschied der Klasse)	Eilgut	Postgut	jeder Zoll-Centner				Z.-Centner Gut (Kol. 174) Überhaupt
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair ꝛc.				Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	Betriebsdienst- und Baugut	
	Meilen.		Meilen.		Meilen		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.
1 Badische	8,0	4,95	3,89	—	11,59	4,19	11,0	—	10,90	9,03	in Kol. 188d	14,40	9,51
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	13,80	8,48	3,89	—	12,97	5,02	—	—	—	—	—	—	15,60
3 Bebra-Hanauer	2,91	2,88	2,40	—	4,30	3,11	3,0	—	3,13	3,10	3,11	4,0	3,31
4 Braunschweigische	4,53	4,59	4,37	0,30	10,35	5,18	10,21	—	10,26	8,96	in Kol. 188d	3,01	9,11
5 Friedrich-Franz-E.	6,06	5,06	4,02	—	5,18	4,39	6,53	—	7,77	6,93	5,57	4,63	6,92
6 Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	6,42	7,72	6,06	—	—	7,10	—	—	—	—	—	—	12,72
(v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	10,68	9,79	5,84	—	—	6,81	—	—	—	—	—	—	12,22
7 Main-Neckar	—	—	—	—	—	3,49	—	—	—	—	—	—	7,71
8 Main-Weser	16,91	13,15	5,19	—	15,57	8,32	18,02	—	18,66	12,35	7,14	3,27	11,93
9 Nassauische	4,20	3,47	1,68	—	4,77	2,59	5,31	—	6,35	9,74	7,13	6,82	9,10
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	19,08	14,64	8,01	6,71	20,40	9,82	20,21	15,79	21,79	21,40	34,81	20,30	26,64
11 Preuß. Ostbahn	41,09	15,84	9,0	8,48	26,10	13,42	36,14	6,13	31,88	22,01	4,20	23,83	21,06
12 Saarbrücker	4,46	3,37	2,22	2,56	8,58	3,03	4,37	—	5,44	5,61	2,84	3,66	3,31
13 Westfälische	6,43	5,96	4,78	4,83	12,41	5,74	11,20	5,92	10,40	8,80	10,62	3,11	9,81
14 Sächsische östliche	6,38	4,81	3,43	—	6,11	3,75	9,40	—	9,50	6,30	in Kol. 188d	0,05	6,61
15 Sächsische westliche	8,54	5,91	3,71	—	13,40	4,36	12,65	—	13,41	9,76	" " 188d	4,14	10,04
16 Württembergische	—	—	—	—	—	3,14	—	—	—	—	—	—	11,51
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltg.													
17 Bergisch-Märkische	3,80	2,81	2,46	2,37	5,93	2,81	7,55	3,79	7,08	6,95	5,17	3,39	5,81
18 a. Gößnitz-Geraer	3,73	2,75	2,22	—	4,30	2,30	3,71	—	4,0	3,86	in Kolonne 188d	—	3,81
b. Greiz-Brunner	1,59	1,45	1,33	—	1,60	1,35	1,59	—	1,58	1,52		—	1,53
19 a. Löbau-Zittauer	4,14	3,36	2,41	—	3,62	2,54	4,30	—	2,01	4,46		0,54	3,95
b. Zittau-Reichenberger	2,92	2,78	2,11	—	2,14	2,19	3,47	—	3,51	3,33		—	3,51
20 a. Oberschlesische	8,93	6,83	4,89	5,20	11,66	6,62	11,82	—	14,45	13,40	16,79	10,71	15,64
b. Breslau-Posen-Glogauer	8,56	9,06	6,65	6,35	16,11	10,68	14,35	—	15,58	14,45	19,09	15,07	16,31
c. Stargard-Posener	8,50	8,62	7,50	6,29	12,03	9,13	11,78	—	12,22	11,42	13,97	5,0	14,27
21 Rhein-Nahe-E.	5,49	5,14	2,97	2,66	12,36	4,55	9,60	—	11,34	10,20	14,25	4,11	11,19
22 Wilhelms-Bahn	5,14	4,19	3,37	3,15	6,76	4,30	6,70	—	6,34	6,91	8,36	7,51	7,72
b) in Privatverwaltung.													
23 Aachen-Mastrichter	3,35	2,74	2,35	—	3,30	2,43	3,31	4,49	3,18	4,89	1,06	3,72	3,02
24 Alberts-Bahn	1,95	1,67	1,51	1,23	1,97	1,41	1,91	1,50	1,85	1,76	1,41	1,0	1,50
25 Altona-Kieler	7,42	4,63	3,88	—	—	4,01	10,19*	—	9,06*	7,42	in Kol. 188d	7,77	8,46
26 Bayerische Ostbahnen	18,7	8,7	4,4	—	15,0	5,5	—	—	—	—	—	—	17,75
27 Berlin-Anhaltische	17,93	12,03	6,46	—	12,39	8,26	16,41	13,15	17,93	13,95	7,66	10,47	12,91
28 a. Berlin-Hamburger	13,59	9,38	5,04	7,40	13,82	7,32	20,51	—	22,55	19,79	5,19	12,39	20,21
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,09	—	—	—	—	—	—	2,09
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8,36	8,38	5,95	4,88	11,45	6,96	13,41	—	16,34	15,42	13,29	—	15,41
30 Berlin-Stettiner a Stammbahn	10,62	9,89	7,13	6,87	11,89	8,20	11,72	11,36	11,99	9,47	8,19	1,56	9,43
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	10,46	8,53	6,52	5,59	13,84	8,04	12,74	11,45	13,70	9,47	11,39	2,63	9,97
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	10,81	8,23	5,99	4,96	11,18	6,37	12,25	10,09	12,84	8,17	9,48	1,94	8,56
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	7,01	7,61	5,55	4,61	5,80	5,52	8,02	—	7,98	6,93	7,87	5,63	7,58
32 Frankfurt-Hanauer	3,70	2,90	2,23	—	3,59	2,58	4,58	2,64	4,55	4,43	in Kolonne 188d	—	4,43
33 Glückstadt-Elmshorner	3,78	3,09	2,65	—	—	2,69	3,38	—	4,09	3,14		2,25	3,46
34 Hessische Ludwigs-E.	7,04	4,88	3,14	—	6,30	3,95	7,37	—	8,59	7,65		—	7,84
35 Homburger	2,15	2,02	2,16	—	2,38	2,12	2,02	2,50	2,12	1,98		2,50	2,0
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	15,09	8,62	4,68	3,34	15,11	5,33	17,62	—	13,58	8,87	8,41	11,42	8,76

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

190	191		192						193	194					195	
Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der	Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:													
			a.	b.	c.	d.	e.		a.	b.	c.	d.	e.		
			für jede Person in der				für jeden Mili-tair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	für jeden Zoll-Centner						für jeden Z.-Centner Gut (Rel. 174) überhaupt	
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse			Eilgut	Postgut	Frachtgut d. Normal-Klasse (und sperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klasse (exkl. Kohlen)	Kohlen und Coaks		
Personenmeilen.	Centnermeilen.	p. ein. Bahn.	eg. einand.	Sgr.				Sgr.		Pfge.				Pfge.		
330 267	2 876 143	33,0	288	6,90	4,06	1,30	—	1,63	2,04	9,36	—	in Rel. 1944	3,11	in Rel. 1944	3,27	1
134 532	3 057 007	13,5	306	6,36	3,98	2,59	—	3,12	3,04	—	—	—	—	—	3,45	2
33 334	153 349	3,3	15	6,89	4,20	2,69	—	1,98	2,41	14,20	—	7,93	5,0	3,25	5,13	3
207 459	7 157 074	20,7	716	i. R. 192c	i. R. 192c	3,47	i. R. 192c	1,41	2,83	10,58	—	4,61	1,99	in Rel. 1944	2,43	4
48 372	534 473	4,8	53	6,89	4,63	3,35	—	2,41	3,81	10,97	—	5,22	3,18	1,77	3,60	5
150 732	5 186 160	15,1	519	6,50	4,50	3,10	—	—	3,49	—	—	—	—	—	2,43	6
77 712	2 491 595	7,8	249	6,49	4,49	2,93	—	—	3,33	—	—	—	—	—	2,53	
337 603	2 813 052	33,8	281	—	—	—	—	—	2,88	—	—	—	—	—	4,04	7
294 006	3 953 687	29,4	395	7,04	4,49	2,56	—	1,62	2,74	10,73	—	5,06	3,03	1,52	3,38	8
116 549	3 646 911	11,7	365	5,38	3,34	3,05	—	1,56	2,78	10,0	—	4,23	1,69	1,28	1,85	9
408 414	13 716 197	40,8	1372	6,48	4,77	3,0	1,52	1,18	2,20	9,80	10,19	4,97	2,27	1,05	1,92	10
280 468	2 610 787	28,0	261	6,46	4,83	2,98	1,56	1,19	2,29	9,64	12,44	5,61	2,44	1,90	3,11	11
202 161	9 376 134	20,2	938	5,98	3,79	2,55	1,43	1,25	2,05	12,22	—	5,89	2,04	2,16	2,17	12
151 723	5 073 579	15,2	507	6,50	4,50	3,0	1,50	1,0	2,0	10,0	12,0	5,0	2,50	1,64	2,33	13
178 710	4 718 405	17,9	472	4,63	3,49	2,53	—	1,50	2,74	12,45	—	5,96	2,83	in Rel. 1944	3,40	14
141 970	5 805 769	14,2	581	5,24	3,51	2,56	—	1,56	2,73	12,01	—	5,60	2,33	" " 1944	2,43	15
228 461	3 635 222	22,8	364	7,52	4,18	2,28	—	1,45	2,63	—	—	—	—	—	3,22	16
235 273*	9 026 410	23,5	903	5,76	4,27	3,09	1,85	1,30	2,58	11,51	11,21	5,57	2,41	2,16	2,48	17
88 776	1 197 596	8,9	120	5,91	3,40	2,35	—	1,67	2,54	12,34	—	7,29	3,22	in Relemne 1944	3,75	18a
66 004	583 135	6,6	58	6,42	3,66	2,77	—	1,88	3,0	23,08	—	11,0	5,10		6,52	- b
77 927	2 432 796	7,8	243	4,96	3,69	2,67	—	1,48	2,83	12,80	—	8,18	2,07		2,98	19a
58 290	2 019 633	5,8	202	7,14	4,16	2,62	—	1,17	2,86	15,83	—	4,37	2,28		3,24	- b
286 530*	19 598 060	28,7	1960	5,94	4,79	2,93	1,58	1,08	2,08	11,63	—	6,63	2,42	1,51	1,85	20a
282 559	5 192 822	28,3	519	6,05	4,46	2,93	1,57	1,20	1,83	9,23	—	6,37	2,44	1,17	2,34	- b
187 831	3 449 452	18,8	345	6,13	4,66	3,10	1,60	1,17	1,90	8 63	—	5,55	2,63	1,04	2,48	- c
217 347	6 139 778	21,7	614	6,17	3,99	2,50	1,42	1,25	2,04	10,61	—	4,92	1,89	1,39	1,74	21
86 649	2 500 301	8,7	250	6,13	4,58	2,87	1,62	1,11	1,76	13,28	—	6,40	2,90	2,04	2,55	22
76 714	1 608 154	7,7	161	5,42	4,25	2,58	—	1,33	3,03	15,04	182,08	4,54	2,35	3,52	2,84	23
365 985*	2 621 027	36,6	262	5,35	3,82	2,73	1,53	2,89	2,39	24,21	8,31	11,28	5,73	4,12	4,55	24
174 514	1 622 651	17,5	162	—	—	—	—	—	2,749	11,04*	—	5,42*	2,24	in Rel. 1944	3,13	25
135 530	3 702 011	13,6	370	5,66	3,72	2,33	—	4,92*	2,96	—	—	—	—	—	2,715	26
229 303	3 516 495	22,9	352	7,01	4,58	3,24	—	1,54	2,87	12,64	12,84	5,91	3,31	1,78	3,76	27
251 560	5 036 387	25,2	504	6,96	4,94	3,0	1,66	1,68	2,48	9,67	—	3,61	2,48	1,65	3,19	28a
124 916	6 398 896	42,5	639	—	—	—	—	—	2,93	—	—	—	—	—	2,596	- b
531 378	6 494 268	53,4	649	7,14	4,69	3,10	1,62	2,22	2,91	9,33	—	4,61	2,42	1,24	3,39	29
371 276	3 286 266	37,1	329	7,26	4,91	2,86	1,68	1,78	2,64	12,47	13,04	6,52	3,03	2,75	3,59	30a
133 313	705 496	13,3	71	6,67	4,81	2,96	1,70	2,10	2,39	12,35	13,02	6,45	3,19	2,50	3,41	- b
128 215	574 723	12,8	57	6,15	4,35	2,66	1,58	1,64	2,26	9,24	13,02	5,81	3,04	3,0	3,56	- c
260 787	6 371 566	26,1	637	5,94	3,92	2,88	1,71	1,57	2,05	12,27	—	6,53	2,72	2,04	2,44	31
263 940	2 545 050	26,4	255	6,09	3,98	2,63	—	3,36*	3,22*	9,72	10,32	6,84	3,0	in Relemne 1944	3,69	32
93 821	618 094	9,4	62	6,24	4,11	2,78	—	—	2,33	13,80	—	4,18	2,29		3,13	33
312 096	4 790 050	31,2	479	6,97	3,19	1,97	—	1,56	2,29	9,50	—	5,14	2,44		2,79	34
114 842	272 431	11,5	27	7,62	4,29	1,37	—	1,51	2,94	22,06	6,85	15,34	4,31		6,48	35
329 139*	15 180 159*	32,9	1518	7,07	4,57	3,07	1,57	1,71	2,49	10,01	—	5,22	2,47	1,61	2,12	36

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) **B. Durchschnitts-**

Durchschnittlich haben durchfahren:

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	186 a. jede Person in der I. Klasse	186 b. jede Person in der II. Klasse	186 c. jede Person in der III. Klasse	186 d. jede Person in der IV. Klasse	187 e. jeder Militair ꝛc.	187 jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	188 a. jeder Zoll-Centner Eilgut	188 b. jeder Zoll-Centner Postgut	188 c. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse und spezr. (Gut)	188 d. jeder Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (exzl. Kohlen	188 e. jeder Zoll-Centner Kohlen und Coaks	188 f. jeder Zoll-Centner Betriebsdienst- und Baugut	189 jeder Zoll-Centner Gut (Kol. 17) überhaupt
		Meilen.				Meilen		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	6,92	10,57	—	10,68	11,62	in Kol. 188d	—	11,44
38	Leipzig-Dresdener . . .	8,45	6,99	4,99	—	7,57	5,47	10,12	10,07	9,16	7,95	8,22	—	8,25
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,80	0,73	0,80	—	—	0,78	—	—	—	—	0,50	0,50	0,59
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	5,63	4,89	3,89	—	—	4,12	—	—	—	—	—	—	7,19
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10,41	7,32	4,27	2,88	10,14	5,58	11,28	8,50	11,38	8,0	2,68	—	5,8
42	a. Magdeburg-Halberstädter	5,36	4,29	3,41	2,83	4,89	3,80	4,96	—	4,78	5,18	4,52	—	4,77
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	10,61	8,19	4,43	4,53	9,97	5,72	9,96	8,45	13,75	13,60	5,16	10,92	10,53
	c. Cöthen-Wegelebener . .	4,23	3,81	3,34	2,31	4,05	3,07	3,88	3,92	4,21	3,02	2,67	—	2,46
43	Mecklenburgische	7,39	6,45	5,57	—	6,33	5,91	8,5	—	9,7	6,81	in Kol. 188d	5,31	7,61
44	Neisse-Brieger	4,97	5,04	4,49	3,69	5,50	4,51	5,93	—	5,88	5,26	5,13	5,59	5,22
45	Niederschlesische Zweigbahn .	6,26	6,09	4,30	5,22	6,80	5,92	7,50	6,0	7,26	6,67	4,32	5,22	6,32
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	5,92	5,59	4,43	3,73	7,01	4,18	7,30	6,40	6,40	5,90	5,40	6,0	5,76
47	Ostpreußische Südbahn . .	4,81	4,12	3,34	3,40	5,82	3,58	5,98	6,38	5,77	5,63	5,88	7,28	5,68
48	a. Pfalzische Ludwigsbahn .	6,81 / 5,20	3,27 / 3,31	2,67 / 2,72	— / —	— / —	2,81 / 2,86	6,36 / 5,92	— / —	5,35 / 6,0	4,32 / 6,44	3,20 / 8,89	— / —	4,9 / 7,29
	b. Pfälzische Maximiliansb.	6,36 / 4,35	3,10 / 2,74	2,18 / 2,39	— / —	— / —	2,72 / 2,49	4,64 / 4,55	— / —	6,10 / 5,02	5,63 / 5,79	4,33 / 5,03	— / —	4,98 / 5,32
	c. Neustadt-Dürkheimer .	2,0 / 1,80	1,70 / 1,63	1,73 / 1,69	— / —	— / —	1,74 / 1,67	1,40 / 1,44	— / —	1,32 / 1,42	1,75 / 1,02	2,02 / 2,01	— / —	1,80 / 1,56
49	Rheinische	6,41	4,27	3,48	2,92	10,68	4,72	10,57	8,50	10,75	8,25	8,18	6,25	8,30
50	Schleswigsche	7,82	6,72	5,10	—	—	5,28	8,96*	—	10,91*	7,52	in Kol. 188d	—	8,27
51	Taunus-E.	3,74	2,63	2,12	—	—	2,27	—	—	—	—	—	—	4,32
52	a. Thüringische	16,25	8,23	4,31	—	12,54	6,84	13,10	10,61	14,15	10,08	in Kol. 188d	9,69	10,75
	b. Werra-E.	8,44	5,23	3,48	—	8,12	4,25	10,42	—	12,67	10,84	" " 188d	—	11,16
53	Tilsit-Insterburger . . .	6,66	6,44	5,70	4,38	6,77	5,34	6,64	6,83	6,50	5,07	6,77	5,84	5,95
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	2,504	—	—	—	—	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	11,19	7,95	7,18	—	15,15	10,34	16,68	—	13,41	in Kol. 188c	9,94	6,57	11,31
56	Brünn-Rossitzer	2,69	2,70	2,67	—	1,67	2,46	—	—	2,70	1,39	3,29	—	2,95
57	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . }	2,0 / 2,76	1,98 / 3,63	1,92 / 3,26	1,80 / 2,79	— / 3,02	1,91 / 3,07	4,14 / 4,53	2,30 / 3,0	2,24 / 2,94	2,12 / 5,48	2,82 / 3,29	2,50 / 2,17	2,80 / 4,13
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	14,91	15,13	10,90	—	31,77	20,41	24,72	—	in Kol. 188d	24,90	in Kol. 188d	—	24,90
59	Graz-Köflacher	4,24	3,81	2,79	—	1,99	2,76	3,33	—	2,95	4,21	5,15	4,87	4,92
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	12,37	11,0	8,26	—	18,49	14,10	17,79	—	21,33	16,45	24,78	19,74	19,29
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	20,91 / —	15,16 / 14,88	5,80 / 6,40	— / —	13,65 / 4,35	10,24 / 6,84	21,31 / 15,93	— / —	in Kol. 188d / 15,71	23,50 / in Kol. 188c	10,24 / —	9,90 / 7,81	22,20 / 15,12
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	6,0	5,68	4,76	—	6,64	5,64	6,30	—	6,30	6,29	7,29	3,16	7,98
63	a. Oesterreichische nördliche .	20,08	14,85	8,05	—	15,32	12,82	22,85	—	14,20	34,84	8,82	15,12	15,76
	b. Oesterreichische südöstliche	18,71	15,26	11,76	—	17,03	15,49	25,50	—	25,24	27,32	16,83	35,34	26,39
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	11,25	8,85	6,56	—	11,96	9,81	11,35	—	10,81	14,32	7,11	9,24	13,61
64	a. Südbahn, Oesterreichische	13,45	7,47	4,99	—	35,44	16,13	29,26	—	29,19	38,09	in Kol. 188d	—	35,30
	b. Nordtiroler	7,94	4,34	2,93	—	7,95	5,09	7,80	—	7,30	7,93	7,0	6,25	7,65
65	Süd-Norddeutsche . . .	6,0	5,01	5,27	3,60	5,76	4,69	9,32	—	in Kol. 188d	8,65	in Kol. 188d	—	8,11
66	Theiß-Bahn	17,03	13,32	10,07	—	26,29	18,96	19,78	—	21,02	17,89	18,56	12,17	18,33
67	Turnau-Kralup-Prager . .	6,94	6,69	5,21	4,14	4,03	4,73	—	—	—	—	—	5,59	7,34
68	Lüttich-Mastrichter . . .	2,81	2,21	1,82	—	0,70	1,90	2,04	—	3,38	1,26	in Kol. 188d	—	1,42
69	Niederländische Rhein-E. .	7,43	7,43	4,82	—	5,65	5,79	10,75	—	14,19	13,45	13,03	5,33	13,13
70	a. Warschau-Wiener . .	13,90	11,50	13,48	8,46	15,17	11,30	16,57	—	18,67	10,65	37,73	4,50	20,82
	b. Warschau-Bromberger .	9,40	7,20	7,50	7,20	10,60	7,70	10,23	—	15,03	8,90	13,45	4,89	10,79

190	191	192						193	194					195	
Güter-Verkehr.															
Verhältnisse.															
Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:											
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. für jede Person in der II. Klasse	c. für jede Person in der III. Klasse	d. für jede Person in der IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. für jeden Eilgut	b. für jeden Passagut	c. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. für jeden Zoll-Centner Frachtgut d. ermäßigten Klasse (exkl. Steine)	e. für jeden Zoll-Centner Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut (Rel. 174) überhaupt	
Personenmeilen.	Centnermeilen.	p. eine Bahn. pro einand.		Sgr.				Sgr.		Pfg.		Pfg.		Pfg.		
155 210	4 028 625	15,5	403	—	—	—	—	—	3,33	9,86	—	in Rel. 194d	2,79	in Rel. 194d	2,12	37
351 034	6 831 042	35,1	683	5,45	3,82	2,40	—	1,50	2,76	11,88	5,02	6,26	3,38	1,53	3,68	38
873 180	73 973	87,3	7,4	4,29	3,31	2,14	—	—	2,41	—	—	—	—	9,54*	9,34	39
127 349	1 620 490	12,7	162	—	—	—	—	—	3,17	—	—	—	—	—	3,84	40
345 139	7 023 346	34,5	702	6,54	4,23	2,62	1,68	1,73	2,53	10,04	10,41	5,15	3,24	3,42	3,85	41
353 123	7 007 165	35,3	701	7,0	4,42	2,67	1,67	1,64	2,67	8,24	—	4,40	2,82	1,59	3,19	42a
139 761	2 503 202	14,0	250	6,52	4,25	3,12	1,50	1,66	2,50	10,17	10,31	4,15	2,22	3,55	3,26	- b
112 241*	1 078 598	11,2	108	5,09	4,41	2,94	1,76	1,71	2,55	11,10	12,15	in Rel. 194d	3,40	in Rel. 194d	3,84	- c
112 177	1 070 554	11,2	107	—	—	—	—	—	3,55	—	—	—	—	—	4,23	43
171 233	1 595 850	17,1	160	6,65	4,73	3,0	1,84	1,41	2,10	10,87	—	6,36	3,34	2,39	3,06	44
144 248	1 926 827	14,4	193	7,04	5,0	3,32	1,81	1,54	2,26	8,05	12,60	6,46	3,32	1,31	3,42	45
34 367	1 877 520	3,4	188	6,0	4,5	3,0	2,0	1,32	2,44	13,12	12,07	5,49	2,72	1,96	2,59	46
87 447	574 375	8,7	57	6,02	4,44	2,98	1,49	1,35	2,23	7,28	11,78	6,54	2,93	2,12	3,31	47
47 927	2 393 005	4,0	239	6,33	3,30	2,0	—	—	2,40	8,57	—	4,36	2,50	1,41	1,91	48a
188 001	9 073 880	18,9	907	5,49	3,37	1,94	—	—	2,32	8,54	—	4,30	2,06	1,61	1,97	
40 079	1 316 326	4,0	132	6,90	3,06	2,09	—	—	2,17	8,37	—	4,29	2,18	1,51	1,89	- b
138 219	6 319 620	13,8	632	6,18	3,37	2,03	—	—	2,47	8,53	—	4,28	2,14	1,54	1,81	
43 297	162 749	4,0	16	5,49	3,06	1,96	—	—	2,21	15,18	—	11,19	3,98	2,10	3,07	- c
142 527	601 181	14,3	60	5,48	2,94	1,95	—	—	2,17	15,49	—	10,62	3,99	2,39	3,62	
323 388	4 436 671	32,3	444	7,10	3,58	2,33	1,11	1,50	2,93	11,06	15,07	5,75	3,36	1,60	2,94	49
65 869	575 792	6,6	58	7,29	4,90	2,97	—	—	3,25	15,98*	—	4,88*	2,99	in Rel. 194d	3,84	50
312 940	1 430 656	31,3	143	6,10	3,39	2,36	—	—	2,35	—	—	—	—	—	3,47	51
275 607	3 936 082	27,6	394	7,58	4,54	3,0	—	1,58	2,79	10,84	8,07	5,81	2,94	in Rel. 194d	3,81	52a
80 763	1 737 778	8,1	174	7,36	3,46	2,52	—	1,59	2,58	11,03	—	in Rel. 194d	3,61	in Rel. 194d	3,76	- b
72 592	275 302	7,3	28	6,06	4,54	3,13	1,61	1,45	2,28	10,26	11,54	5,99	3,02	1,61	3,53	53
72 770	—	7,3	—	—	—	—	—	—	3,72	—	—	—	—	—	—	54
98 137	2 926 741	9,8	293	8,51	5,18	3,56	—	1,35	2,66	13,42	—	3,98	in Rel. 194c	2,66	3,31	55
40 571*	1 931 897	4,1	193	7,20	4,18	2,94	—	1,84	2,91	—	—	10,10	7,03	8,25	8,12	56
15 800	5 426 737	1,6	543	—	—	—	—	—	2,94	31,15	—	8,19	6,05	5,45	5,46	57a
28 807	1 069 568	2,9	107	—	—	—	—	—	3,23	31,12	—	6,44	5,23	5,79	5,75	- bc
184 143	2 762 116	18,4	276	8,43	6,32	4,21	—	1,40	2,52*	27,45	—	in Rel. 194d	5,74	in Rel. 194d	5,80	58
50 528	2 367 961	5,1	237	7,81	5,24	3,65	—	2,13	3,80	46,13	—	9,46	5,74	5,06	5,25	59
430 729	9 225 741	43,1	923	7,39	5,46	3,58	—	1,67*	2,42	16,68	—	5,39	4,16	2,44	3,74	60
267 579	5 674 126	26,8	567	9,47	6,47	4,27	—	1,72	3,23	10,27	—	in Rel. 194d	2,97	2,10	3,05	61a
11 571	646 718	1,2	65	—	5,33	3,20	—	2,46	3,56	20,63	—	6,77	in Rel. 194c	—	6,79	- b
32 019	4 200 646	3,2	420	7,36	5,50	3,60	—	1,93	3,10	24,31	—	6,0	3,74	3,98	4,06	62
301 761	5 721 778	30,5	572	8,29	6,25	4,23	—	1,68	2,64	16,13	—	3,04	3,06	2,48	3,40	63a
238 440	6 780 196	23,8	678	8,29	6,38	4,29	—	1,49	2,82	20,54	—	3,20	2,32	2,61	3,23	- b
185 810	3 805 372	18,6	381	9,04	6,53	4,31	—	1,42	2,57	14,81	—	3,95	3,24	4,46	4,10	- c
377 934	5 595 980	37,8	560	8,26	5,91	3,59	—	1,20	1,94	12,12	—	5,50	2,27	in Rel. 194d	3,14	64a
187 581	1 395 077	18,8	140	8,16	6,27	4,03	—	1,24	2,37	13,70	—	6,42	3,45	2,91	4,61	- b
72 143	1 493 890	7,2	149	10,33	7,45	4,09	2,39	1,40	2,84	25,86	—	in Rel. 194d	4,55	in Rel. 194d	4,68	65
146 638	2 036 874	14,7	204	7,64	5,53	4,54	—	1,33	2,58	21,70	—	6,42	3,33	2,05	3,83	66
71 266	1 895 471	7,1	190	7,06	5,39	3,72	2,51	1,78	3,25	—	—	—	—	—	4,17	67
220 203	1 190 654	22,0	119	4,59	3,38	2,29	—	—	2,60	18,86	—	3,96	4,47	in Rel. 194d	4,83	68
283 007	5 096 256	28,3	510	7,33	5,21	3,26	—	2,26	4,01	15,31	—	5,02	2,34	0,99	2,23	69
171 772	5 202 339	17,2	520	6,11	4,57	2,70	1,80	0,62	2,42	18,40	—	8,03	3,41	1,22	1,96	70a
102 758	1 692 328	10,3	169	6,04	4,53	2,70	1,68	0,67	2,42	20,45	—	10,12	4,12	1,12	2,42	- b

	196	197	198	199	200
	III. Depeschen-Verkehr.				
I. Staatsbahnen.	Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-Depeschen.	Gebührenfrei beförderte Staats-Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
	Anz.	Anzahl.		Thlr.	
1 Badische	—*	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	361	562 755	42 648	194 148	—
3 Bebra-Hanauer	—	629	—	237	126
4 Braunschweigische	24	18 404	—	5295	4637
5 Friedrich-Franz-E.	4	1167	1	497	335
6 Hannoversche	v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66: 116	376 463	in Kol. 197	156 579	46 268
	v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66: 125	148 219	" " 197	ca. 76 000	24 040
7 Main-Neckar	—	7328	—	1781	937
8 Main-Weser	23	10 131	—	—	2635
9 Nassauische	34	25 141*	1134*	11 740	—*
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	41	16 749	2259	5532	3872
11 Preuß. Ostbahn	58	33 244	3948	10 430	7919
12 Saarbrücker	18	7876	841	2494	1473
13 Westfälische	22	6434	876	1632	1158
14 Sächsische östliche	14	16 800	35	2094	936
15 Sächsische westliche	42	25 155	in Kol. 197	4469	1071
16 Württembergische	—*	—	—	—	—
II. Privatbahnen					
a) unter Staatsverwaltg.					
17 Bergisch-Märkische	79	23 520	1039	6565	5228
18 a. Gößnitz-Geraer	1	172	in Kol. 197	37	18
b. Greiz-Brunner	1	1183	" " 197	203	92
19 a. Löbau-Zittauer	3	1512	2	126	7
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—
20 a. Oberschlesische	19	11 988	944	3470	2745
b. Breslau-Posen-Glogauer	16	11 509	839	3463	2759
c. Stargard-Posener	10	5846	386	1673	1230
21 Rhein-Nahe-E.	18	5223*	498	1588	991
22 Wilhelms-Bahn	16	5912	838	1646	1059
b) in Privatverwaltung.					
23 Aachen-Mastrichter	6	2374	—	586	421
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	85	19 600	—	5857	4159
27 Berlin-Anhaltische	32	12 974	2240	5667	3555
28 a. Berlin-Hamburger	25	11 292	694	4158	2547
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	11	6090	647	3217	1394
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	14	8158	838	3394	1833
b. Hinterpommer.	12	6714	1088	1946	1601
c. Vorpommersche	19	4795	161	1389	1015
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	21	6730	735	1892	1391
32 Frankfurt-Hanauer	9	nicht notirt	nicht notirt	491	491
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	30	7480	—	1565	1565
35 Homburger	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	57	19 901	1262	6159	4725

II. Privatbahnen. (Forts.)	196	197	198	199	200
	III. Depeschen-Verkehr.				
	Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats-	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
		Depeschen.			
	Anz	Anzahl		Thlr.	
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	1014
38 Leipzig-Dresdener . . .	8	7729	—	1269	991
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6	2803*	—	482	300
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9	2563	59	899	720
42 a. Magdeburg-Halberstädter	8	2516	45	773	653
b. Magdeb.-Wittenbergesche	7	2354	229	917	668
c. Cöthen-Wegelebener . .	8	2904	59	782	782
43 Mecklenburgische	—	—	—	—	—
44 Neisse-Brieger	3	323	80	78	65
45 Niederschlesische Zweigbahn .	8	2058	197	782	355*
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	5	2105	31	531	419
47 Ostpreußische Südbahn . .	12	948	125	270	244
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—
c Neustadt-Dürkheimer .	—	—	—	—	—
49 Rheinische	54	28 369	1610	11 526	5775
50 Schleswigsche	—*	—	—	—	—
51 Taunus-E.	9	3086	558	999	999
52 a. Thüringische	26	5693	335	1781	1407
b. Werra-E.	18	7614	—	3118	2058
53 Tilsit-Insterburger . . .	4	349	13	90	82
54 Aussig-Teplitzer	5	—	—	238	200
55 Böhmische Westbahn . .	18	6202	1101	2297	1302
56 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—
57 Buschtehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .)	9	508	—	263	202
58 Galizische Carl-Ludwig-B. .	25	ca. 12 000	—	3983	2734
59 Graz-Köflacher	4	1286	in Kol. 197	300	203
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	47	12 685	—	4755	4288
61 Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	54 —	25 886 —	— —	7740 —	5069 —
62 Mohacs-Fünfkirchener . .	1*	170	4	129	53
63 a. Oesterreichische nördliche .	50	17 300	5161	4158	3271
b. Oesterreichische südöstliche	58	22 946	2029	5533	3699
c. Wien-Neu-Szönyer . .	16	4597	1132	1036	956
64 a. Südbahn, Oesterreichische	149	31 536	4993	14 854	13 900
b. Nordtiroler	7	1113	393	576	329
65 Süd-Norddeutsche . . .	18	—*	—	3669	1976
66 Theiß-Bahn	35	nicht notirt	nicht notirt	5919	2939
67 Turnau-Kralup-Prager . .	12	2662	in Kol. 197	495	409
68 Vüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E. .	16	16 668	—	6380	4585
70 a. Warschau-Wiener . .	—	nicht notirt	—	—	10 600
b. Warschau-Bromberger .	—	nicht notirt	—	—	3139

IV. Finanz=

A. Einnahmen.

	I. Staatsbahnen.	201 Für Personen a. in der I. Klasse. Thlr.	b. in der II. Klasse. Thlr.	c. in der III. Klasse. Thlr.	d. IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militair, Auswanderer, zum Extrazuge 2c.) Thlr.	202 Zusammen für Personen-Beförderung. Thlr.	203 Davon kommen a. auf den Binnen-Verkehr. Thlr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr. Thlr.	204 Für Reisegepäck. Thlr.	205 Für Hunde (der Reisenden). Thlr.
1	Badische	126 083	595 217	1 035 996	—	58 279	1 815 575	1 386 376	429 199	138 721	3391
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	92 136	1 039 310	1 505 946	—	271 551*	2 908 943	2 795 476	113 467	112 372*	in Kol. 215b
3	Bebra-Hanauer	111	2071	11 430	—	6713	20 325	18 704	1621	577	16
4	Braunschweigische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	569 336	in Kol. 201c	105 704	675 040	238 550	436 490	22 143	in Kol. 215
5	Friedrich-Franz-E.	3428	27 487	39 035	—	1746	71 696	34 901	36 795	2539	116
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	162 643	910 454	1 028 151	—	188 614*	2 289 862	1 453 352	836 510	92 557	2129
	{ v. 1. Juli bis 31. Decbr. 66	56 639	410 271	544 841	—	109 823	1 121 574	711 235	410 339	45 146	1265
7	Main-Neckar	36 757	165 689	166 404	—	7486	376 336	376 336	in Kol. 203a	36 649	506
8	Main-Weser	39 628	248 762	278 433	—	147 445	714 268	475 835	238 433	37 470	680
9	Nassauische	20 599	86 398	118 862	—	45 045	270 904	199 964	70 940	9417	332
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	94 546	546 676	473 613	475 248	314 070	1 904 153	1 441 509	462 644	48 221	2080
11	Preuß. Ostbahn	150 546	757 341	548 576	396 433	487 002	2 339 898	1 242 340	1 097 558	103 878*	3374
12	Saarbrücker	5894	49 233	119 974	50 405	43 170	268 676	155 188	113 488	4389	319
13	Westfälische	6522	62 895	152 644	94 199	40 965*	357 225	277 000	80 225	6821*	575
14	Sächsische östliche	8928	121 149	281 766	—	7856	419 699 178*	301 857 178*	117 842	10 784	387
15	Sächsische westliche	13 525	265 578	568 634	—	40 127	887 864 2146*	788 231 2146*	99 633	19 413	915
16	Württembergische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	1 459 212		42 881	1 502 093	1 278 851	223 242	77 590	3874
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	23 758	333 231	518 103	444 820	56 644	1 376 556	1 231 628	144 928	15 605	1355
18	a. Gößnitz-Geraer	166	8061	26 464	—	1	34 692 159*	21 253 159*	13 439	480	25
	b. Greiz-Brunner	49	2681	6246	—	1	8977	2346	6631	275	17
19	a. Löbau-Zittauer	124	7233	25 425	—	313	33 095	20 075	13 020	601	23
	b. Zittau-Reichenberger	98	4381	15 214	—	39	19 732	16 960	2772	188	16
20	a. Oberschlesische	17 104	167 011	168 205	155 267	118 261	625 848	439 129	186 719	13 486*	530
	b. Breslau-Posen-Gloganer	8192	77 875	156 166	43 582	195 256	481 071	345 756	135 315	8625*	424
	c. Stargard-Posener	4686	51 246	80 068	43 481	90 129	269 610	117 125	152 485	5877*	414
21	Rhein-Nahe-E.	9770	50 994	92 792	23 793	59 253	236 602	91 785	144 817	5077	299
22	Wilhelms-Bahn	1957	20 519	23 809	38 993	33 930	119 208	71 921	47 287	2175	81
	b) in Privatverwaltung.										
23	Aachen-Mastrichter	8026	26 656	58 404	—	3086	96 172	68 337	27 835	4992	—
24	Alberts-Bahn	372	12 052	27 560	15 448	5514*	60 946	43 204	17 742	637	68
25	Altona-Kieler	in Kol. 201c	in Kol. 201c	416 328	—	39 814	456 142	367 198	88 944	9297	318
26	Bayerische Ostbahnen	17 024	231 854	587 127	—	282 202*	1 118 207	1 118 207	in Kol. 203a	33 017	in Kol. 215
27	Berlin-Anhaltische	35 412	321 176	507 341	—	235 588	1 099 517	827 696	271 821	25 243	1354
28	a. Berlin-Hamburger	39 360	371 833	287 779	178 352	81 753	959 077	780 490	178 587	29 624	in Kol. 215b
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	86 642	in Kol. 203b	86 642	10 049*	215b
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	60 167	318 278	290 412	144 002	198 911	1 011 770	599 665	412 105	23 518	1079
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn	10 393	180 584	207 741	161 135	213 772	773 625	496 731	276 891	14 227	1141
	{ b. Hinterpommer.	1139	41 158	59 425	51 043	122 304	275 069	125 387	149 682	3842	519
	{ c. Vorpommersche	4024	65 663	104 340	74 119	68 828	316 974	182 227	134 747	7932	746
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5790	54 559	104 317	84 163	158 847*	407 676	391 214	16 462	8099	420
32	Frankfurt-Hanauer	3695	53 903	68 516	—	28 366*	154 480	128 247	26 233	4437	140
33	Glückstadt-Elmshorner	190	6100	34 914	—	393	41 597	15 256	26 341	1050	32
34	Hessische Ludwigs-E.	34 943	206 134	265 340	—	75 749*	582 166	365 873	216 293	36 777	813
35	Homburger	15 526	46 750	41 922	—	763	104 961	101 662	3299	3809	74
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	118 751	574 679	373 126	461 497	352 889	1 880 942	1 140 405	740 537	68 329	1571

206	207	208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Postgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der ermäß. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der ermäß. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Betriebs-dienst- und Baugüter. Thlr.	
1 957 687	*24 229*	*3217*	54 617	94 942	55 549*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	851 421	1 108 587	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	1
3 021 315	*14 351*	*1905*	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	" " 211a	" " 211a	6 224 945*	in Kol. 211a	" " 211a	" " 211a	—	2
20 918	*2749*	*370*	1384	—	1424	4210	—	6750	—	3387	—	17 484	3
697 183	*21 066**	*2789**	7118	85 961	23 643	39 576	405 190	192 593	953 336	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	4
74 351	*6366*	*845*	684	1301	300	7585	15 661	11 530	22 271	2888	783	—	5
2 384 548	*19 881*	*2640*	68 322	150 786	16 613	277 331	726 482	884 552	1 128 508	119 323	594 800	13 187	6
1 167 985	*9736*	*1293*	36 323	88 410	4824	144 056	338 588	406 003	531 598	53 452	321 284	4314	
413 491	*35 584*	*4724*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	11 271	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	432 060*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	—	7
752 418	*28 286*	*3756*	11 264	73 653	18 153	31 487	233 152	107 827	463 897	3715	61 864	161	8
280 653	*11 190*	*1486*	3357	4262	13 062*	21 056	34 081	191 080	173 482	17 833	24 841	—	9
1 954 454	*30 591*	*4061*	72 536	161 602	4253	211 559	685 321	521 652	1 711 490	6042	1 303 661	—	10
2 447 150	*22 253*	*2951*	35 077	137 617	8686*	154 728	598 189	579 187	936 111	24 326	14 181	27 762*	11
273 384	*14 063*	*1867*	1292	7526	641	3640	22 669	58 578	269 297	309 229	427 020	1187	12
364 621	*10 950*	*1454*	4682	35 980	1226	45 432	143 782	82 133	384 432	32 146	364 406	—	13
431 048	*16 759*	*2225*	42 991	18 538	—	115 586	161 868	329 228	479 503	in Kol. 211a	in Kol. 211b	722	14
910 338	*13 226*	*1756*	89 604	69 620	—	310 752	309 764	1 624 017	733 284	" " 211a	" " 211b	30 050	15
1 583 557	*21 151*	*2809*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	65 617	1 171 432	1 267 822	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" " 210a	" " 210b	—	16
1 393 516	*20 503**	*2722*	54 356	56 987	23 304	370 925	182 915	1 046 669	727 963	1 408 119	535 814	124 423	17
35 356	*7653*	*1016*	239	1947	—	642	10 951	1774	42 057	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	18 a
9269	*6815*	*905*	—	1258	—	26	4045	24	9042			—	- b
33 719	*7476*	*993*	5053	428	—	16 079	10 038	42 491	13 020			253	19 a
19 936	*5615*	*746*	2925	276	—	9767	8352	37 703	5543			—	- b
639 864	*20 217**	*2681*	12 213	23 611	1404	43 723	107 669	560 301	701 450	705 229	1 266 632	2124	20 a
490 120	*17 605*	*2337*	11 959	14 527	785	30 117	54 562	126 336	349 240	—	223 683	—	- b
275 901	*12 192*	*1619*	2112	15 912	2065	3218	69 469	22 905	361 922	—	57 996	31	- c
241 978*	*15 121*	*2008*	1040	14 336	1809	2248	35 530	22 581	262 807	—	137 481	92	21
121 464	*5177*	*687*	1143	5601	973*	10 782	39 933	43 139	116 948	193 466	26 749	—	22
101 164	*8158*	*1083*	3934	7339	175	4850	11 256	28 973	72 332	15 106	13 305	—	23
61 651	*34 062**	*4522*	263	800	569	1666	4440	14 158	25 182	122 205	—	46	24
465 757	*17 886*	*2375*	20 396*	11 294*	29 278	109 212*	71 712*	152 779	32 104	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	25
1 151 224	*14 160*	*1880*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	11 483	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1 603 570	683 549	" " 211a	" " 211b	—	26
1 126 114	*22 915*	*3042*	70 054	84 656	9399	226 300	357 844	489 755	379 672	140 533	47 928	—	27
988 701	*24 892*	*3305*	82 911	54 869	17 576	450 369	507 442	220 829	445 647	6745	5497	—	28 a
96 691	*46 264*	*6142*	—	in Kol. 210b	6705	—	96 273	—	in Kol. 210b	—	in Kol. 210b	—	- b
1 036 367	*53 038*	*7042*	26 119	61 441	7546	281 353	469 468	76 256	215 275	16 794	48 140	—	29
788 993	*35 082*	*4658*	30 714	23 863	8404	66 195	58 069	251 442	292 968	2789	2306	7868	30 a
279 430	*12 256*	*1627*	2102	7475	2665	4613	22 409	36 656	69 016	361	7066	5147	- b
325 652	*10 688*	*1419*	4588	8923	3359	6462	22 579	63 686	55 375	8042	227	3659	- c
416 195	*18 178*	*2414*	18 770	12 571	—*	46 547	39 840	255 073	55 017	389 234	172 643	—	31
159 057	*29 131*	*3868*	2074	5179	2411	12 515	24 839	20 321	74 984	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	32
42 679	*9484*	*1259*	302	1327	709	1646	10 688	4557	6121			—	33
619 756	*25 410*	*3374*	12 655	41 716	11 264	13 411	130 089	107 905	593 062			7942	34
108 844	*45 163*	*5996*	1097	115	203	2653	78	2773	184	3760	948	—	35
1 950 845	*28 314**	*3759*	31 636	184 688	7419	206 942	550 974	935 214	1 300 363	1 529 244	1 417 496	92 628	36

IV. Finanz=

A. Einnahmen.

	II. Privatbahnen. (Forts.)	201 Für Personen a. in der I. Klasse. Thlr.	b. in der II. Klasse. Thlr.	c. in der III. Klasse. Thlr.	d. IV. Klasse. Thlr.	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazug rc.) Thlr.	202 Zusammen für Personen-Beförderung. Thlr.	203 Davon kommen a. auf den Binnen-Verkehr. Thlr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr. Thlr.	204 Für Reise-gepäck. Thlr.	205 Für Hunde (der Reisenden). Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	341 811	220 434	121 377	10 846	233
38	Leipzig-Dresdener . . .	18 979	195 717	361 949	—	183 414*	760 047	543 178	216 881	15 971	611
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	665	16 461	38 921	—	—	56 047	56 047	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	199 213	173 773	25 440	5566	in Kol. 215b
41	Magd. Cöthen Halle-Leipzig	8978	126 632	272 722	17 684	137 111	563 127	350 282	212 845	8593	370
42	a. Magdeburg-Halberstädter	14 264	110 100	147 287	35 495	55 421	362 567	165 847	196 720	9554	395
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	2308	39 866	73 428	25 139	28 804	169 545	133 699	35 846	3258	373
	c. Cöthener-Wegelebener .	572	16 589	48 564	19 294	10 038	95 057	59 649	35 408	1214	148
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	256 393	150 852	105 541	8431	in Kol. 215b
44	Neiße-Brieger	1219	12 373	17 759	23 137	19 709	74 197	39 261	34 936	1979	62
45	Niederschlesische Zweigbahn .	1302	17 063	29 571	25 422	29 876	103 234	44 597	58 637	1666	81
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	616	4113	8991	13 306	1235	28 261	23 402	4859	437	43
47	Ostpreußische Südbahn . .	433	10 805	20 538	18 193	2835	52 804	52 689	115	694	74
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	2730 / 7295	32 246 / 113 110	46 935 / 189 830	— / —	1211 / 20 350	83 862 / 330 585	83 862 / 330 585	in Kolonne 203a	3267 / 12 217	in Kolonne 215
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1198 / 2986	10 923 / 33 204	15 540 / 59 048	— / —	632 / 5345	28 293 / 100 583	28 293 / 100 583		1144 / 4001	
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	118 / 189	2119 / 6044	5131 / 15 100	— / —	35 / 257	7403 / 21 590	7403 / 21 590		268 / 801	
49	Rheinische	378 449	649 813	616 041	16 384	248 555	1 909 242	1 240 580	668 662	76 431	1360
50	Schleswigsche	1922	34 354	135 155	—	in Kol. 213	171 431	94 375	77 056	4166	in Kol. 215
51	Taunus-E.	16 735	86 414	123 779	—	1154*	228 082	228 082	in Kol. 203a	8654	230
52	a. Thüringische	30 559	284 939	427 949	—	217 504	960 951	684 468	276 483	24 132	802
	b. Werra-E.	2509	39 953	94 078	—	24 412	160 952	127 563	33 389	9300	in Kol. 215b
53	Tilsit-Insterburger . . .	412	9000	12 851	13 820	3437	39 520	27 907	11 613	947	44
54	Aussig-Teplitzer	620	6041	20 052	—	364	27 077	21 804	5273	699	—
55	Böhmische Westbahn . .	8539	45 446	119 403	—	60 895*	234 283	216 268	18 015	11 782*	in Kol. 204
56	Brünn-Rossitzer	229	2250	8274	—	1059	11 812	11 812	—	305	4
57	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .	— / — / —	— / — / —	— / — / —	— / — / —	— / — / —	6404 / 22 718	1393 / 22 718	5011 / —	251 / 434	— / —
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	20 960	133 335	300 384	—	270 064	724 743	688 872	35 871	53 972*	309
59	Graz-Köflacher	139	4329	29 028	—	514	34 010	34 010	—	279	38
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	99 387	457 660	857 275	—	1 371 962*	2 786 284	1 873 587	912 697	75 692	935
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	118 016 / —	464 427 / 7324	548 872 / 14 682	— / —	508 435* / 1821	1 639 750 / 23 827	1 405 171 / 23 827	234 579 / —	54 015* / 758	718 / —
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	736	10 680	10 929	—	4370	26 715	26 715	—	585	36
63	a. Oesterreichische nördliche .	59 485	289 952	581 558	—	741 687	1 672 682	1 022 930 / 12 931*)	649 692	53 712*	611
	b. Oesterreichische südöstliche	125 009	602 435	640 367	—	705 228	2 073 039	1 004 660 / 10 770*)	1 068 379	62 427*	718
	c. Wien Neu-Szönyer . .	11 259	67 471	129 913	—	124 478	333 121	265 014 / 7965*)	65 107	9546*	231
64	a. Südbahn, Oesterreichische	272 522	876 941	1 441 613	—	2 370 998	4 962 074	4 612 901*	349 173*	102 015	in Kol. 204
	b. Nordtiroler	2959	20 699	73 921	—	48 289	145 868	135 917	9951	2901	76
65	Süd-Norddeutsche . . .	2171	26 662	72 919	48 359	28 958	179 069	133 074	45 995	4133	—
66	Theiß-Bahn	28 066	218 566	303 461	—	358 338	908 431	339 828	568 603	58 379*	337
67	Turnau-Kralup-Prager . .	2106	14 139	43 000	23 482	6271	88 998	36 467	52 531	4471*	in Kol. 215
68	Lüttich-Mastrichter . . .	7121	16 012	50 194	—	459	73 786	65 786	8000	3115	30
69	Niederländische Rhein-E. .	179 920	300 231	292 454	—	107 429	880 034	718 091	161 943	29 899 / 29 263*)	1288
70	a. Warschau-Wiener . .	35 519	177 865	218 220	190 684	16 905*	639 193	611 735	27 458	26 104*	739
	b. Warschau-Bromberger .	10 644	51 994	46 899	40 804	4619	154 960	147 309	7651	8353*	256

206	207	208	209	210	211	212	213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der ermäß. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der ermäß. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
352 890	*17 805*	*2364*	3736	39 390	13 020	55 670	549 872	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	37
776 641	*42 743*	*5675*	35 243	61 338	11 071	92 091	278 927	242 298	426 816	40 988	77 875	—	38
56 047	*70 059*	*9301*	—	—	—	—	—	—	—	1662	—	—	39
204 779	*14 026*	*1862*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	203 723	52 794	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	40
572 090	*29 550*	*3923*	26 071	83 799	4576	121 419	247 433	351 159	364 417	212 655	40 717	—	41
372 516	*31 976*	*4245*	5942	33 380	3460	120 252	238 118	45 810	167 557	11 855	95 926	—	42a
173 176	*12 110*	*1608*	7837	29 146	1250	30 879	109 196	48 635	74 219	12 370	11 017	—	- b
96 419	*9690**	*1287**	3917	1571	770	in Kol. 211a	in Kol. 211a	125 072	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	- c
264 824	*13 743*	*1825*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	1093	74 971	167 643	in Kol. 210a	" " 210b	" " 210a	" " 210b	—	43
76 238	*12 336*	*1638*	130	3052	611	653	5174	9328	33 665	101	31 637	—	44
104 981	*11 051*	*1467*	1824	7349	126	6147	26 188	30 379	93 590	2526	5632	—	45
28 741	*2840*	*377*	in Kol. 208b	1083	93	in Kol. 210b	12 610	in Kol. 211b	91 092	12 305	21 289	983	46
53 572	*6598*	*876*	1445	42	543	6827	129	32 956	621	382	—	221	47
87 129	*4739*	*549*		6758	—		12 595		114 092	153 631	in Kol. 212a	—	
342 802	*16 147*	*2142*	in Kol. 208b	21 118	—	in Kol. 210b	38 609	in Kol. 211b	442 896	498 011	" " 212a	—	48a
29 437	*3521*	*467*		1609	—		2840		26 326	in Kol. 212b	27 108	—	
104 584	*12 510*	*1661*		5325	—		10 000		105 670	" " 212b	145 956	—	- b
7671	*3715*	*493*	179	in Kol. 208a	—	161	in Kol. 210a	2269	in Kol. 211a	815	in Kol. 212a	—	
22 391	*10 843*	*1439*	620	" " 208a	—	587	" " 210a	8197	" " 211a	3153	" " 212a	—	- c
1 987 033	*31 530*	*4186*	35 261	90 114	51 586	52 822	268 154	443 661	874 425	271 939	206 905	19 524	49
175 597	*7301*	*969*	2624*	9203*	18 072*	17 235*	47 343*	44 781	31 390	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	50
236 966	*35 262*	*4681*	in Kol. 210a	in Kol. 210a	2075	71 422	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	19 207	" " 212a	—	51
985 885	*26 460*	*3513*	36 756	91 316	3566	114 309	376 869	313 697	598 850	in Kol. 211a	" " 211b	5253	52a
170 252	*7520*	*998*	5773	17 586	691	in Kol. 211a	in Kol. 211b	96 227	291 182	" " 211a	" " 211b	—	- b
40 511	*5658*	*751*	182	501	843	1711	2736	7145	5409	657	128	—	53
27 776	*11 478**	*1524**	2267	in Kol. 208a	—	27 071	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	191 885	in Kol. 212a	3808	54
246 065	*9230*	*1225*	3381	3449	—	195 351	203 170	" " 210a	" " 210b	160 348	139 670	—	55
12 121	*4040**	*536*	—	—	—	31[illegible]	825	8178	10 284	113 760	29 781	—	56
6655	*1608*	*213*	150	86	—	1785	2827	940	768	217 958	117 421	—	57a
23 152	*3103*	*412*	179	—	—	2296	—	13 756	—	111 025	—	—	- bc
779 024	*16 642*	*2209*	5995	21 618	—	514 189	1 542 729	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	58
34 327	*6465*	*858*	603	—	—	5837	—	28 815	—	147 902	—	—	59
2 862 911	*35 635*	*4731*	207 307	in Kol. 208a	7000	347 328	782 882	1 324 290	2 489 706	1 645 071	203 681	—	60
1 694 483	*29 764*	*3952*	70 176	60 910	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	844 506	1 468 181	52 450	16 585	—	61a
24 585	*1415*	*188*	1030	—	—	205 387	5391	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	—	—	- b
27 336	*3383*	*449*	611	—	—	21 121	—	5372	—	355 671	—	—	62
1 739 936	*27 924*	*3707*	36 448	147 631	—	432 124	623 138	509 118	705 000	32 922	625 511	3270	63a
2 146 954	*23 298*	*3093*	23 870	103 789	—	320 978	682 078	905 864	2 193 514	190 202	21 132	3517	- b
350 863	*16 764*	*2226*	25 647	8716	—	59 699	60 099	451 669	150 556	5900	6137	145	- c
5 064 119	*24 894*	*3305*	314 147*	33 888*	—	1 922 873*	148 273*	7 129 887*	517 432*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	64a
148 845	*15 266*	*2027*	1941	4649	—	22 202	45 810	43 611	46 578	9335	—	—	- b
183 202	*6998*	*929*	3754	12 105	—	57 323	115 397	86 699	68 783	61 244	92 983	—	65
967 147	*12 509*	*1661*	3935	26 884	—	23 859	182 136	199 663	1 150 108	489	661	—	66
93 469	*8113*	*1077*	3718	in Kol. 208a	—	90 210*	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	159 015	in Kol. 212a	—	67
76 931	*19 930*	*2646*	1389	1039	—	2879	5529	6690	13 274	12 500	14 531	—	68
940 484	*40 468*	*5373*	135 880	38 012	17 276	20 587	61 152	101 366	176 964	4736	178 663	59 686	69
666 036	*14 354*	*1906*	8095	2316	3140	62 498	94 303	519 024	123 656	462 859	25 720	38 493	70a
163 569	*8748*	*1161*	1427	1027	5572	14 232	34 189	96 514	55 308	15 260	11 288	2119	- b

(Forts.) **IV. Finanz=**

(Forts.) **A. Einnahmen.**

	I. Staatsbahnen.	214			215		216	217	218		219
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge, (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.)	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
1	Badische	2144	L. K. 209 u. 211	L. K. 205 u. 211	23 455	110 323	28 776	2 329 814	*28 834*	*3828*	203 804
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	in Kol. 214c	—	56 251*	in Kol. 215b	376 823*	—	5 658 019	*31 625*	*4198*	280 076*
3	Bebra-Hanauer	3007	in Kol. 214a	in Kol. 214a	250	321	587	39 471	*5263*	*699*	11 677
4	Braunschweigische	2016	" " 214c	27 714 1962*	in Kol. 215b	88 490	27 414	1 855 013	*55 891**	*7421**	15 937
5	Friedrich-Franz-E.	178	—	—	" " 215b	6688	415	70 284	*6017*	*799*	16 288
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30 Juni 66	33 676	—	in Kol. 214a	86 134	179 113	89 969*	4 368 796	*36 425*	*4836*	257 250*
	(v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	44 509	—	" " 214a	42 559	71 324	48 577	2 199 821	*18 341*	*2435*	31 323
7	Main-Neckar	1006	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 215b	15 197	in Kol. 211b	459 534	*39 547*	*5251*	74 782
8	Main-Weser	934	5875	88 961	10 329	12 751	14 621	1 138 644	*42 806*	*5684*	93 286*
9	Nassauische	370	97	—	1739	6400	2821	494 481	*19 716*	*2618*	53 574
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	97 140	15 565	—	292 228	156 736	65 389	5 305 174	*83 036*	*11 024*	462 642
11	Preuß. Ostbahn	14 432	37 069	84 807	480 978*	259 338	30 459	3 422 947	*31 126*	*4132*	430 652
12	Saarbrücker	1529	125	in Kol. 214a	13 781	8594	6585	1 131 693	*58 215*	*7729*	261 848
13	Westfälische	1200	3130*	16 959*	65 795*	26 458	3915	1 211 676	*36 387*	*4831*	128 542
14	Sächsische östliche	596	3573	1688	3038	36 780	35 781	1 229 892	*47 818*	*6349*	122 427
15	Sächsische westliche	8427	1387	149	32 041	32 278	37 254	3 278 627	*47 634*	*6324*	184 493
16	Württembergische	2881	in Kol. 210	in Kol. 214a	in Kol. 215b	127 175	25 972	2 660 899	*35 545*	*4720*	278 863
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	9604	in Kol. 214c	3647	in Kol. 215b	111 226	273 522	4 929 474	*70 673*	*9383*	439 746
18	a. Gößnitz-Geraer	18	—	—	54	439	309	58 430	*12 647*	*1679*	25 267*
	b. Greiz-Brunner	6	—	—	—	116	523	15 040	*11 059*	*1469*	1603
19	a. Löbau-Zittauer	23	5	22	225	917	625	89 179	*19 773*	*2625*	5866
	b. Zittau-Reichenberger	12	4	19	31	563	443	65 638	*18 490*	*2455*	6825
20	a. Oberschlesische	1942	892	15 685	60 737	32 218	49 198	3 585 331	*105 265*	*13 975*	533 330
	b. Breslau-Posen-Glogauer	3752	658	29 357	89 481	20 240	10 134	964 831	*34 656*	*4601*	118 374
	c. Stargard-Posener	1594	575	10 313	52 281	21 595	7573	629 552	*27 819*	*3693*	83 418
21	Rhein-Nahe-E.	2194	1844	in Kol. 214a	21 522	12 418	5568	521 470*	*32 592*	*4327*	62 476*
22	Wilhelms-Bahn	5427	644	—	17 400	5835	2782	470 822	*19 031*	*2527*	122 129
	b) in Privatverwaltung.										
23	Aachen-Mastrichter	36	—	—	in Kol. 215b	6908	12 602	176 816	*14 259*	*1893*	57 723*
24	Alberts-Bahn	24	176	264	319	714	17 341	188 167	*36 823*	*4889*	28 239
25	Altona-Kieler	2644	—	20 725*	in Kol. 215b	71 475	17 672	539 291	*20 710*	*2750*	23 397
26	Bayerische Ostbahnen	2382	—	—	" " 215b	114 217	L. K. 211 u. 213	2 415 201	*29 708*	*3944*	258 870
27	Berlin-Anhaltische	1322	3819	68 440	136 337	57 589	9033	2 082 681	*42 380*	*5686*	80 139
28	a. Berlin-Hamburger	2013	in Kol. 211	in Kol. 211	in Kol. 215b	400 059	20 854	2 214 721	*55 758*	*7403*	114 683
	b. Hamburg-Bergedorfer	772	—	—	" " 215b	26 347	—	130 097	*62 247*	*8264*	68 439*
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	2091	—	—	8288	25 631	—	1 238 402	*63 378*	*8414*	242 435
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	5906	—	—	12 594	79 076	88 471	930 665	*41 381*	*5494*	78 884*
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	994	—	—	3309	20 187	3916	185 916	*8154*	*1083*	21 085*
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1683	—	—	4156	19 090	9309	211 138	*6929*	*920*	26 466*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1084*	—	7813	23 844	12 005	8047	1 042 488*	*45 533*	*6045*	69 752
32	Frankfurt-Hanauer	43	—	—	in Kol. 215b	8864	1618	152 848	*27 994*	*3717*	11 246*
33	Glückstadt-Elmshorner	37	—	—	328	2128	1146	28 989	*6442*	*856*	3183
34	Hessische Ludwigs-E.	13 223	—	—	in Kol. 215b	84 748	13 080	1 029 095	*42 193*	*5602*	19 547
35	Homburger	51	—	—	" " 215b	295	250	12 407	*5148*	*683*	3054
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1951	7418	54 971	156 982	122 886	24 507	6 625 319	*96 158**	*12 766*	1 052 485*

Ergebnisse.

220	221		222			223	224	225	226	227	228	229	
						B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.							
	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen			Unterhaltung			Unterhaltung			
Summe aller Einnahmen.	a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Prozente.			Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.		
4 491 305	55 585	7380	9,68	43,59	51,87	4,54	246 483	415 709	10 136	27 173	—*	40 390	6828	1
9 959 410*	47 307	6280	10,04	30,33	66,46	2,21	524 371	1 128 584	20 863	89 321	7765	30 263	23 609	2
72 069	9609	1276	5,87	29,02	54,77	16,20	5387	13 051	—	55	2	611	91	3
2 568 133	77 377*	10 273*	10,47	27,15	72,23	0,62	198 942	272 731	in Kol. 224	34 540*	8999	10 250	5691	4
160 923	13 778	1829	4,64	46,20	43,68	10,12	16 526	14 329	38	843	267	547	335	5
7 010 594*	58 451	7760	10,16	34,01	62,32	3,67	307 258	624 980	in Kol. 224	85 847	in Kol. 228	16 915	16 329	6
3 419 134	28 507	3785	9,20	34,16	64,34	1,50	155 314	221 253	" " 224	66 531	" " 228	8094	7114	
947 807	81 567	10 829	10,86	43,63	48,48	7,89	43 695	83 699	4822	12 175	1321	1404	870	7
1 984 348	74 600	9906	13,05	37,92	57,38	4,70	96 796	173 255	1433	12 847	4144	11 292	2981	8
828 708	33 042	4387	6,50	33,47	59,68	6,45	50 836	32 716	1622	1849	1122	3546	1097	9
7 722 270	120 868	16 047	14,09	25,31	68,70	5,99	389 234	587 471	7220	173 188	9899*	35 535	33 238	10
6 300 749	57 295	7607	13,01	38,84	54,33	6,83	333 735	536 477	19 733	51 191	11 884	72 193	10 436	11
1 666 925	85 747	11 385	10,81	16,40	67,89	15,71	83 894	162 699	1308	6684	3525	13 366	3894	12
1 704 839	51 196	6797	10,56	21,39	71,07	7,54	127 703	210 760*	14 370*	5924	8171*	16 473*	1573	13
1 783 367	69 338	9206	13,05	24,17	68,97	6,86	79 697	55 805	610	6708	2337	8811	1946	14
4 373 458	63 540	8436	10,83	20,81	74,97	4,22	209 992	481 995	27 237	20 350	5012	21 486	5145	15
4 523 319	60 424	8022	9,45	35,01	58,42	6,17	172 126	512 423	14 387	20 544	—*	34 297	18 308	16
6 762 736	96 957	12 872	12,38	20,61	72,89	6,50	399 622	277 290	19 408	55 948	19 835	73 939	26 417	17
119 053	25 769	3421	8,31	29,70	49,08	21,22	8002	12 432	2	51	303	51	in Kol. 233	18a
25 912	19 053	2530	4,36	35,77	58,05	6,18	3624	276	2	29	45	41	" " 234	- b
128 764	28 551	3791	10,91	26,19	69,26	4,55	10 716	49 268	6	551	295	965	309	19a
92 399	26 028	3455	9,86	21,58	71,04	7,38	9986	20 925	559	1183	344	1322	260	- b
4 758 525	139 710	18 549	15,75	13,45	75,34	11,21	161 226	86 426	11 399	21 106	10 628	31 687	8867	20a
1 573 325	56 513	7503	13,0	31,13	61,33	7,52	92 742	36 354	2168	11 169	6785	23 551	2819	- b
988 871	43 697	5801	12,84	27,90	63,66	8,44	64 034	21 622	1975	4127	4312	6582	1786	- c
825 924*	51 620	6853	7,69	29,30	63,14	7,56	64 640	93 499	5431	4201	3605	11 148	2460	21
714 415	28 877	3834	13,01	17,0	65,90	17,10	43 208	18 962	197	2011	1454	4504	1978	22
335 703	27 073	3594	6,42	30,14	52,47	17,19	29 360	38 390	1316	8329	1429	10 950	704	23
278 057	54 414	7224	8,18	22,17	67,67	10,16	12 066	18 862	860	707	281	300	497	24
1 028 445	39 495	5241	10,02	45,29	52,44	2,27	90 446	56 263	23 204	8232	5904	9798	6852	25
3 825 295	47 052	6247	9,60	30,10	63,13	6,77	260 220	179 923	5238	22 038	3264	3639	4375	26
3 288 934	66 926	8885	15,22	34,24	63,32	2,44	219 004	69 129	8751	50 926*	6175	—	5632	27
3 318 105	83 537	11 091	12,78	29,90	66,74	3,46	154 377	171 733	in Kol. 224	94 656	8444	6369	10 103	28a
295 227	141 257	18 754	—	32,75	44,07	23,18	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 517 204	128 823	17 104	15,51	41,17	49,20	9,63	127 594	155 587	7775	22 605	8949	16 667	2570	29
1 798 542	79 971	10 618	12,64	43,97	51,75	4,28	88 858	103 425	10 219	10 220	4820	in Kol. 227	3192	30a
486 434	21 335	2833	6,80	57,44	38,22	4,34	45 027	27 012	588	10 390	3594		2190	- b
563 256	18 486	2454	6,62	57,51	37,49	4,70	80 910	30 777	166	8643	2417		2658	- c
1 528 435	66 759	8863	11,03	27,23	68,21	4,56	70 467	56 397*	2286	18 714	4936	24 799	9432	31
323 151	59 185	7858	9,55	49,22	47,30	3,48	2076*	7526*	123	1857*	383	1239*	326	32
74 851	16 634	2209	7,26	57,02	38,73	4,25	9196	5061	382	1665	26	940	256	33
1 668 398	68 405	9082	9,19	37,15	61,68	1,17	85 722	14 518	973	3395	in Kol. 228	6769	1067	34
124 305	51 579	6848	8,44	87,56	9,98	2,46	5697	2091	709	1998	349	109	—	35
9 628 649	137 127	18 206	12,56	20,26	68,41	10,33	430 444	605 486*	6553	16 017	24 755	45 137	11 886	36

(Fortf.) **IV. Finanz=**

(Fortf.) A. **Einnahmen.**

	II. **Privatbahnen.** (Fortf.)	214 Für Fahrzeuge aller Art: a. für Equipagen. Thlr.	214 b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	214 c. für sonstige Fahrzeuge, (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.). Thlr.	215 Für Thiere: a. für Pferde. Thlr.	215 b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr.	216 Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.). Thlr.	217 Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr.	218 Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	218 pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	219 Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.). Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	37 644	in Kol. 214a	in Kol. 214a	in Kol. 215b	85 722	4300	789 354	*39 826*	*5288*	4566
38	Leipzig-Dresdener . . .	3554	5937	—	10 225	42 359	46 843*	1 375 565	*75 705*	*10 051*	191 349*
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	173	–	1835	*2294*	*304*	4743
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	221	—	—	in Kol. 215b	10 393	10 896	278 027	*19 043*	*2528*	15 171
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1817	2049	27 617	85 928	49 929	60 267	1 679 853	*86 769*	*11 520*	120 714
42	a. Magdeburg-Halberstädter	6102	—	—	30 952	18 292	—	777 646	*66 751*	*8862*	168 158
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4616	—	—	in Kol. 215b	43 848	26 714	399 727	*27 953*	*3711*	23 104
	c. Cöthen-Wegelebener . .	466	—	in Kol. 214a		10 670	—	142 466	*12 754*	*1693*	31 715
43	Mecklenburgische	803	—	—		34 105	578	279 193	*14 488*	*1924*	17 863
44	Neisse-Brieger	54	—	1404	4440	2133	2322	94 704	*15 324*	*2034*	13 792
45	Niederschlesische Zweigbahn .	150	—	5764	3798	8155	2567	194 195	*20 442*	*2714*	29 361
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	46	—	—	424	4483	7339	151 747	*14 995*	*1991*	29 055
47	Ostpreußische Südbahn . .	179	—	—	192	745	448	44 730	*5509*	*731*	14 336
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	137 328	—	—	in Kolonne 215b	2534 13 848	1354 4030	291 155 1 018 840	*13 831 47 990*	*1836 6358*	35 200 140 813
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 149	—	—		772 4118	545 1310	59 243 272 528	*7087 32 599*	*941 4328*	4972 19 896
	c. Neustadt-Dürkheimer .	— 8	—	—		113 545	31 136	3574 13 246	*1731 6415*	*229 851*	1132 4528
49	Rheinische	2198	3221	—*	17 405	79 202	60 223	2 476 640	*39 299*	*5218*	262 396
50	Schleswigsche	585	—	—	in Kol. 215b	57 008	4651	232 892	*9684*	*1286*	55 942*
51	Taunus-E.	47	—	—	in Kol. 215b	2876	1151	96 778	*14 402*	*1912*	16 234*
52	a. Thüringische	3583	in Kol. 214c	38 982	76 038	35 194	8890	1 703 303	*45 714*	*6069*	198 897
	b. Werra-E.	1921	—	in Kol. 214a	in Kol. 215b	24 624	1745	439 749	*19 424*	*2579*	43 271
53	Tilsit-Insterburger . . .	81	—	21	1241*	2814	409	23 878	*3335*	*443*	22 232*
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	in Kol. 215b	130	in Kol. 219	225 161	*63 966*	*8493*	61 156
55	Böhmische Westbahn . .	470	—	8389	26 875*	12 339	6703	760 145	*28 512*	*3784*	75 881
56	Brünn-Rossitzer	7	—	125	120*	153	1011	164 554	*43 881*	*5826*	3593
57	Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .	4 11	— —	— —	3 —	285 32	9618 144	351 845 127 443	*81 987 17 083*	*11 284 2281*	4450 811
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	35 402	2 119 933	*45 288*	*6013*	60 729
59	Graz-Köflacher	in Kol. 210	—	in Kol. 210	41	109	34	183 341	*34 527*	*4583*	5464
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	20 931*	136 393	in Kol. 214a	31 791*	501 683	242 367	7 940 430	*98 835*	*13 122*	214 319
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	7688 204	2387 —	44 812* in Kol. 214a	99 138* —	162 275 —	85 400 3130	2 914 508 215 142	*51 195 12 386*	*6797 1644*	52 913 4751
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	61	—	—	14	96	3	382 949	*47 395*	*6292*	889
63	a. Oesterreichische nördliche .	5579	in Kol. 211	60 839	238 714*	184 688	158 399	3 763 381	*60 398*	*8019*	72 995
	b. Oesterreichische südöstliche	7873	—	16 302	182 108*	761 940	189 337	5 602 504	*60 798*	*8072*	16 403
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	1558	—	7764	56 106*	69 189	3834	907 019	*43 336*	*5754*	27 920
64	a. Südbahn, Oesterreichische	209 373	in Kol. 214a	in Kol. 214a	587 692	204 777	s. d. 208—210	11 068 342	*54 408*	*7224*	100 990
	b. Nordtiroler	5421	—	—	5818	3117	—	188 482	*19 332*	*2566*	5797
65	Süd-Norddeutsche . . .	in Kol. 211	—	—	in Kol. 215b	9709	11 293	519 290	*19 836*	*2634*	24 194
66	Theiß-Bahn	2578	—	3424	21 843*	223 069	13 674	1 852 323	*23 959*	*3181*	56 479
67	Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 210a	—	—	in Kol. 210a	in Kol. 210a	1643	254 586	*22 099*	*2934*	12 126 44 513*
68	Lüttich-Mastrichter . . .	7	—	7	400	495	3505	62 245	*16 126*	*2141*	5000
69	Niederländische Rhein-E. .	1337	2788	—	7554	12 212	126 708	944 921	*40 660*	*5398*	141 352
70	a. Warschau-Wiener . .	6031*	3911	—	in Kol. 215b	20 022*	19 840	1 389 908	*29 955*	*3977*	143 186
	b. Warschau-Bromberger .	1343*	1552	in Kol. 214a	in Kol. 215b	9179	4636	253 646	*13 564*	*1801*	112 704

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	

Ergebnisse.

B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.

Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 260)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars u. der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente			Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.		
1 146 810	57 861	7682	9,99	30,77	68,83	0,40	81 012	85 788	1617	12 210	1685	18 554	4428	37
2 343 555	128 979	17 121	14,28	33,14	58,20	8,16	70 168	137 410	41 411	42 442	in Kol. 224	in Kol. 226	20 722	38
62 625	78 281	10 393	7,41	89,50	2,93	7,57	2478	1177	—	1266	—	—	381	39
497 977	34 108	4528	10,99	41,12	55,83	3,05	33 684	40 005	858	12 877	1793	3295	2851	40
2 372 657	122 555	16 271	17,37	24,11	70,80	5,09	95 558	65 660	in Kol. 224	26 439	6264	in Kol. 226	2591	41
1 318 320	113 161	15 024	14,54	28,26	58,99	12,75	102 953	55 993	526	8551	8397	3095	2037	42a
596 007	41 678	5533	10,39	29,06	67,07	3,87	91 341*	14 882	4147	7405	2294	17 677	1385	- b
270 600	24 226	3216	6,63	35,63	52,65	11,72	83 898	4810	256	5194	2425	5515	531	- c
561 880	29 158	3871	8,09	47,12	49,69	3,19	43 331	25 188	1496	8266	1383	5067	4752	43
184 734	29 892	3969	12,02	41,27	51,26	7,47	12 771	7112	in Kol. 224	1082	299	508	786	44
328 537	34 583	4591	13,67	31,35	59,11	8,94	18 592	8591	1160	3174	744	4293	1128	45
209 543	20 705	2749	9,13	13,72	72,62	13,66	14 813	7058	404	1352	377	996	407	46
112 638	13 872	1842	7.0	17,56	39,71	12,23	16 770	5835	82	764	139	705	248	47
413 484	19 643	2608	7,77	21,01	70,11	8,82	21 218	13 908	in Kol. 224	3100	105	716	310	
1 502 455	70 770	9396	7,52	22,81	67,81	9,34	90 506	62 324	" " 224	10 144	471	4096	1331	48a
93 652	11 302	1497	5,98	31,13	63,26	5,21	7480	1231	" " 224	380	43	310	51	
397 008	47 489	6305	6,15	26,34	68,65	5,01	29 915	19 410	4290	1034	116	1085	121	- b
12 377	3993	796	6,18	61,07	28,98	9,95	2224	1257	in Kol. 224	—	—	—	8	
40 165	19 150	2582	5,64	55,74	32,34	11,24	8896	4603	" " 224	289	25	—	98	- c
4 726 069	74 993	9956	10,09	42,05	52,40	5,55	291 858	29 935	2533	16 611	38 623*	13 281	6929	49
464 431	19 311	2561	6,77	37,81	50,15	12,04	23 665	46 157	346	3919	651	6164	320	50
349 979	52 080	6911	8,97	67,71	27,65	4,64	16 299	7086	50	3275	411	1525	358	51
2 888 085	77 512	10 291	12,05	34,14	58,37	6,49	139 649	223 471*	4712	9368	2879	11 466	11 208	52a
653 272	28 855	3831	10,21	26,06	67,32	6,62	56 335	44 683	308	1859	1011	2776	2067	- b
86 621	12 098	1606	7,42	16,77	27,57	25,66	10 336	6068	in Kol. 224	1252*	53	223	134	53
314 093	89 231	11 847	25,12	8,84	71,63	19,47	3879	14 166	332	2795	57	8448	762	54
1 082 091	40 588	5389	13,60	22,74	70,25	7,01	57 210	90 449	2912	11 020	871	1435	3772	55
180 268	48 071	6382	36,64	6,72	91,28	2,0	12 497	14 374	841	4461	191	1022	2408	56
362 950	87 669	11 640	—	1,84	96,94	1,22	8806	28 743	675	8127	647	1055	590	57 a
151 406	20 296	2695	—	15,28	84,18	0,54	7400	27 374	205	897	258	653	—	-bc
2 959 686	63 227	8395	23,33	26,32	71,62	2,06	152 720	74 131	6938	16 852	in Kol. 229	6683	20 008	58
223 132	42 021	5578	15,42	15,33	82,16	2,45	9043	12 617	3032	1815	203	461	786	59
11 017 660	137 138	18 207	21,59	25,99	72,07	1,94	226 677	343 413	87 185	68 784	3013	3550	—*	60
4 661 904	81 888	10 872	15,32	36,35	62,52	1,13	168 560	383 624	2896	42 702	23 551*	11 600	—	61 a
244 478	14 075	1869	—	10,06	88,0	1,94	15 884	19 657	1632	3912	—	269	in Kol. 233	- b
411 174	50 888	6756	26,23	6,45	93,13	0,22	18 967	17 038	1091	2819	290	725	2301	62
5 576 312	89 493	11 882	17,53	31,20	67,50	1,30	229 679	250 583	20 489	36 570	6913	14 203	8738	63a
7 765 861	54 274	71 189	20,44	27,65	72,14	0,21	257 886	223 433	in Kol. 224	41 582	10 897	14 264	4317	- b
1 285 802	61 433	8157	22,85	27,29	70,54	2,17	56 367	85 407	4308	6360	2803	3299	968	- c
16 233 451	79 798	10 594	15,01	31,20	68,18	0,62	395 642	437 468	19 722	89 636	5400	27 809	58 170	64a
343 124	35 192	4672	17,46	43,38	54,93	1,69	18 912	16 801	2080	3402	in Kol. 228	1809	—	- b
726 686	27 757	3685	10,37	25,21	71,46	3,33	41 343	51 885	4323	8364	1865	3055	595	65
2 875 949	37 201	4939	21,52	33,63	64,41	1,96	118 402	184 160	in Kol. 224	36 712	534	6100	5620	66
404 694	35 129	4661	11,29	25,95	70,68	3,37	21 920	12 088	183	396	271	1086	577	67
144 176	37 352	4959	6,34	53,36	43,18	3,46	10 006	12 665*	624	4168	240	16	—	68
2 026 757	87 209	11 579	11,32	46,40	46,62	6,98	4788	63 264	2000	14 287	2201	67 025	s. 221—225	69
2 199 130	47 395	6292	10,64	30,29	63,20	6,51	119 768	47 864	3974	27 593	11 596	31 874	9357	70a
529 919	28 338	3762	9,31	30,47	47,47	21,96	41 954	45 086	243	8249	4354	7136	1946	- b

	230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
							(Forts.)	**IV. Finanz-**			
	(Forts.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahn-Verwaltung.								2) Für		
I. Staatsbahnen.	Heizung der Wärterlokale.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Kosten Feuerung der Lokomotiven.	Kosten Schmieren der Maschinen und Tender.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	11 566*	3580	497	1968	5662	769 992	*9530*	*1265*	483 362	171 185	17 875
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	2194	2423	9805	in Kol. 238	28 135	1 867 333	*8870*	*1177*	919 792	664 112	111 357
3 Bebra-Hanauer	408	86	43	1	—	19 735	*2631*	*349*	9224	5617	1172
4 Braunschweigische	6802*	1407	215	5516	7606	552 699	*16 653**	*2211**	139 282	200 378	13 364*
5 Friedrich-Franz-E.	1950	235	322	46	893	36 331	*3111*	*413*	28 162	13 802	3256
6 Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	15 591*	2724	1128	5218	1231	1 077 221	*8981*	*1192*	441 445	371 542	99 708
{ v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	9008	1179	248	2130	1188	452 059	*3769*	*500*	210 428	245 908	in Kol. 238
7 Main-Neckar	1589	587	—	890	7893	158 945	*13 679*	*1816*	93 022	31 014	8252
8 Main-Weser	3037	2168	1394	356	2679	312 382	*11 744*	*1559*	166 995	81 580	10 453
9 Nassauische	1401	104	—	113	1498	95 904	*3824*	*508*	113 875	33 263	4241
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	in Kol. 234	13 062	2715	7517	117 396	1 376 475	*21 544*	*2861*	517 119	275 059	25 136
11 Preuß. Ostbahn	7185	4873	7104	3470	5243	1 063 524	*9671*	*1284*	344 972	237 212	21 838
12 Saarbrücker	22 189*	8503	6	476	7182	313 726	*16 138*	*2143*	131 436	57 309	9529
13 Westfälische	8175*	85	11	993	10 137	404 375	*12 143*	*1612*	109 685	69 477	8027
14 Sächsische östliche	—	1478	227*	601	6733	164 953	*6413*	*852*	267 984	66 946	4518*
15 Sächsische westliche	—	5858	560*	1544	9254	788 433	*11 455*	*1521*	595 881	141 257	18 789*
16 Württembergische	—	5477	—	1658	3287	782 507	*10 453*	*1388*	374 028	269 971	47 458
II. Privatbahnen											
a) unter Staatsverwaltg.											
17 Bergisch-Märkische	82 711*	3794	725	3343	17 982	981 014	*14 065*	*1867*	654 953	138 852	49 898
18 a. Gößnitz-Geraer	in Kol. 233	in Kol. 233	in Kol. 233	3478	8030*	32 349	*7002*	*930*	14 042	4361	471*
b. Greiz-Brunner	" " 234	" " 234	" " 234	in Kol. 234	107	4124	*3032*	*403*	9701	1682	in Kol. 241
19 a. Löbau-Zittauer	—	—	44*	89	363	62 606	*13 882*	*1843*	27 400	7291	663*
b. Zittau-Reichenberger	—	5474	91*	86	419	40 649	*11 450*	*1520*	28 003	4810	437*
20 a. Oberschlesische	36 857	18 804	1320	2983	54 010	445 313	*13 074*	*1736*	153 312	77 385	10 971
b. Breslau-Posen-Glogauer	23 236	2664	1313	1493	15 410	219 704	*7892*	*1048*	55 519	25 929	4987
c. Stargard-Posener	14 077	2160	2863	1442	4223	129 203	*5709*	*758*	50 505	38 651	3747
21 Rhein-Nahe-E.	1796	1282	—	897	10 829	199 788	*12 487*	*1658*	68 588	35 921	5785
22 Wilhelms-Bahn	—	6930	157	384	7395	87 810	*3524*	*468*	29 306	11 753	4242
b) in Privatverwaltung.											
23 Aachen-Mastrichter	161	1547	21	148	1454	93 809	*7565*	*1004*	32 516	25 733	4571
24 Alberts-Bahn	336	2964	24	in Kol. 234	789	37 686	*7375*	*979*	34 451	8402	974
25 Altona-Kieler	473	6117	24	228	11 389	218 930	*8408*	*1116*	64 848	41 096	2919
26 Bayerische Ostbahnen	38 993*	8517	78	5012	3261	534 558	*6575*	*873*	297 607	155 783	23 967
27 Berlin-Anhaltische	1832	8816	541	1667	5262*	377 735	*7686*	*1020*	198 957	134 916	27 023
28 a. Berlin-Hamburger	14 759	6996	in Kol. 234	709	12 475	480 621	*12 100*	*1607*	218 252	145 193	14 286
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	31 414	*15 031*	*1996*	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1458	842	—	—	33 864*	377 911*	*19 340*	*2568*	153 935	100 898	7421
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	in Kol. 234	10 216	733	804	25 790*	258 277	*11 484*	*1525*	106 864	98 265*	8618*
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.		1525	536	512	11 533*	102 907	*4513*	*599*	38 843	35 718*	3133*
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche		3278	613	741	20 149*	150 352	*4934*	*655*	44 332	40 765*	3575*
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	1231	7532	3979	466	6848	207 087	*9015*	*1201*	66 485	67 355	18 881
32 Frankfurt-Hanauer	in Kol. 248	1256	—	in Kol. 251	2002*	16 788	*3075*	*408*	60 451**	19 606	2112*
33 Glückstadt-Elmshorner	55	996	—	10	3451*	22 038	*4897*	*650*	7667*	3256	510
34 Hessische Ludwigs-E.	5365*	15 613	—	164	26 516*	160 102	*6564*	*871*	179 424	61 190	14 275
35 Homburger	1283	2801	in Kol. 234	—	3306*	18 343	*7611*	*1011*	13 311	4697	343
36 Köln-Mindener (u Gießener)	7298	5407	178	3807	381 813	1 538 781*	*21 914**	*2909**	717 067	258 136	62 683

240	241	242	243	244	245	246				247	248	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:						Reparaturkosten						
						a.	b.	c.	d.	Ergänzung der Transportmittel, (z. b. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- u. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender. Thlr.	Schmieren der Wagen. Thlr.	Reinigen der Wagen. Thlr.	Beleuchtung der Züge. Thlr.	Güterverladung. Thlr.	Sonstige Kosten. Thlr.	der Lokomotiven und Tender. Thlr.	der Personenwagen. Thlr.	der Lastwagen. Thlr.	der sonstigen Transportmittel. Thlr.	Thlr.	Thlr.	
18 110	8355	8768	8986	67 476	54 276	97 017	in Kol. 246c	117 736	in Kol. 246c	—	49 507*	1
in Kol. 245	33 987	in Kol. 245	54 259	214 804	490 955*	287 013	39 792*	163 196	160 829*	126 189	92 576*	2
684	511	106	362	1584	1758	80	—	—	—	721	438	3
in Kol. 239	10 308	in Kol. 241	23 321*	in Kol. 237	—	138 869	26 621	61 279	9000*	—	in Kol. 230	4
2142	803	136	459	—	—	4520	1605	3109	—	—	2214	5
in Kol. 239	7394	11 624	5848	188 431	34 516*	312 592	62 455	221 506	—	48 785	33 375	6
" " 238	in Kol. 242	12 553	in Kol. 242	98 931	9529	344 193	in Kol. 246a	in Kol. 246a	—	—	18 780	
7383	2936	3408	2174	16 384	10 327	21 300	" " 246c	22 236	—	102 362	6827	7
13 071	2692	3013	2007	36 545	31 492	99 574	16 174	29 670	—	—	14 957*	8
9727	2479	1717	1323	3928	8343	15 602	6629	12 758	—	—	4324	9
42 995	9994	13 041	25 561	208 708	134 129	212 937	53 202	184 026	—	234 040	16 654	10
42 187	22 914	5725	11 964	27 532	66 296	217 326	in Kol. 246c	139 874	3536	469 966	53 688	11
17 241	14 075	2696	3424	7872	8477	55 039	" " 246c	76 308	14 272	—	25 492	12
16 957	4083	14 825	4051	10 586	13 312	40 722	5469	30 885	7519	77 305*	8805	13
1070*	10 186*	445*	6705	39 488	13 022	36 432	13 243	30 206	—	—	5329	14
4625*	16 267*	652*	12 893	81 018	43 359	57 059	23 437	49 279	in Kol. 246c	—	5744	15
55 575	12 554	5409	3788*	26 184	7668	184 023	in Kol. 246c	154 456	" " 246c	—	99 247	16
65 140	15 934	6538	14 578	77 364	13 041	157 970	in Kol. 246c	161 648	15 587	—	in Kol. 230	17
164*	303*	14*	—	—	1298	—	—	—	—	—	" " 233	18a
in Kol. 241	483	in Kol. 241	—	—	149	142	in Kol. 246a	32	—	—	—	- b
129*	582*	24*	863	2475	1760	3915	1066	2671	—	—	526	19a
85*	384*	16*	514	3158	1320	2583	703	1762	—	—	644	- b
27 648	7437	2262	12 593	31 967	438	101 954	in Kolonne 246c	100 907	in Kol. 246c	—	1032	20a
9674	2264	763	4406	11 185	2974	35 673		30 722		—	361	- b
7376	1549	1015	4066	5037	24 402	21 722		16 215		—	—	- c
4825	8114	994	1873	5565	4803	29 129		36 308	7124	350	4040	21
5222	3283	560	1520	1348	16 745	11 502	1017	13 952	344	—	3866	22
5308	3227	1345	1215	4042	7989	24 260	6380	17 037	625	—	2012	23
1636	2374	in Kol. 241	1737	11 911	494	7064	628	8341	in Kol. 246c	—	221	24
3435	1023	2656	1341	56 428	4557	23 513	11 921	25 658	296	—	3070	25
in Kol. 239	15 762	in Kol. 241	9964	28 284	4010	79 317	in Kol. 246c	59 049	in Kol. 246c	—	18 616	26
" " 233	19 454	" " 241	27 313*	44 594	79 377*	51 991	" " 246c	84 167	—	—	9162	27
19 767	11 758	9441	28 762*	154 465*	59 574*	115 119	36 925	113 730	—	214 984	10546*	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
11 202	6993	1068	6093	44 415*	4823	49 738	30 515	40 898	—	—	11 303	29
12 177	3605*	3662	4599*	63 386	12 967	42 091	9715	13 273	—	31 026	5765	30a
4426	1310*	1331	1671*	23 039	4713	23 171	4509	7337	—	—	1368	- b
5051	1496*	1519	1908*	26 296	5380	27 852	5948	8103	—	—	1562	- c
12 268	12 476	13 170	2677	10 282	2181	43 482	7490	48 173	—	—	1340	31
i. K. 237 u. 239	382*	in Kol. 237	4863*	in Kol. 237	6428*	12 981	7339	in Kol. 246b	in Kol. 246b	—	1378*	32
308	in Kol. 237	" " 237	in Kol. 237	" " 237	1328	2014	838	1248	10	—	in Kol. 237	33
9734	1661	3637	2377	32 415	27 981*	31 380	in Kol. 246c	16 392	98	—	17 980*	34
1036	111	709	in Kol. 248	1294	1024	2905	3858	in Kol. 246b	—	—	1260	35
60 274	26 477	13 178	18 791	121 100	122 808	424 618*	in Kol. 246c	323 857*	92 925*	—	39 260	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahn-Verwaltung.								(Forts.) IV. Finanz- 2) Für		
		Heizung der Wärterlokale. Thlr.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc. Thlr.	Reinigen der Bahn vom Schnee. Thlr.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare. Thlr.	Sonstige Ausgaben Thlr.	Zusammen. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc. Thlr.	Kosten Feuerung der Lokomotiven. Thlr.	Schmieren der Maschinen und Tender. Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	4596	1156	756	1719	605	214 126	*10 804*	*1434*	91 221	47 023	12 147
38	Leipzig-Dresdener . . .	1004	39 220	58	11 709	19 158*	383 302	*21 094*	*2801*	283 651	87 099	32 639
39	Ludwigs-E. (Nürnb. Fürth)	100	953	—	—	989	7344	*9180*	*1219*	6760	3205	817
40	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	2609	1717	—	223	2172	102 084	*6992*	*928*	44 294	36 240	2445
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9216*	9218	1065	in Kol. 251	16 328*	232 339	*12 001*	*1593*	104 177	88 805	8895
42	a. Magdeburg-Halberstädter	721	359	—	[illegible] 234	22 817	205 449	*17 635*	*2311*	112 099	68 852	6440
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1349	5100	in Kol. 233	[illegible] 229	5888	151 468	*10 592*	*1406*	40 170	33 300	4015
	c. Cöthen-Wegelebener . .	783	—	233	—	545	104 190	*9327*	*1239*	29 938	27 711	2240
43	Mecklenburgische	1089	922	393	327	1655	93 869	*4871*	*647*	52 949	23 845	2297
44	Neisse-Brieger	196	137	1	102	499	23 493	*4030**	*535**	10 512	7440	1023
45	Niederschlesische Zweigbahn .	271	437	22	1283	1789	41 484	*4367*	*580*	17 670	15 105	2081
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	300	129	35	71	1132	27 074	*2675*	*355*	15 468	7128	1092
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	133	176	2312	27 164	*3315*	*444*	9327	10 114	1541
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1017 1500 5855	1500 7200	—	123 733	1616 2852	43 913 185 515	2086 *8738*	277 *1159*	34 026 136 104	15 633 55 661	2548 12 192
	b. Pfälzische Maximiliansb.	500 2540	300 1594	in Kol. 224	66 276	122 2264	10 683 62 645	1254 *7493*	169 *995*	10 946 43 982	4204 18 662	1611 2240
	c. Neustadt-Dürkheimer .	62 142	241 1007		22 54	13 696	3827 15 720	1453 *7613*	216 *1011*	1424 6976	530 2329	209 842
49	Rheinische	3076	10 200	—*	5602	46 769*	525 417	*8337*	*1107*	333 730	133 873	21 043
50	Schleswigsche	150	7457	323	in Kol. 234	5730	94 882	*3945*	*524*	24 375	23 997	1537
51	Taunus-E.	547*	2915	55	64	245	32 830	*4885*	*649*	46 974	32 120*	4649
52	a. Thüringische	2821	4664	1222	1560	6491	419 511	*11 259*	*1495*	157 795	145 544*	14 371
	b. Werra-E	1418	1673	50	466	1733	114 379	*5052*	*671*	45 828	49 564	2947
53	Tilsit-Insterburger . . .	797*	99	1234	358	8	20 562	*2872*	*381*	7707	8427	471
54	Aussig-Teplitzer	—	1010	—	53	29	31 531	*8958*	*1189*	35 133	3769	951
55	Böhmische Westbahn . .	in Kol. 248	11 732*	2303	369	8704	190 777	*7156*	*950*	66 553	21 853	6956
56	Brünn-Rossitzer	745*	695	17	335	373	37 959	*10 122*	*1344*	9125	5065	763
57	Buschtéhrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejdowka c. Pferde-Bahn . . }	398 290	673 464	— 454	248 25	776 —	51 038 38 020	*12 326* *5096*	*1636* *676*	18 367 15 230	5664 8483	1639 883
58	Galizische Carl-Ludwigs-B.	12 306*	in Kol. 234	1629	2166	36 989*	330 722	*7065*	*938*	168 906	81 041	6809*
59	Graz-Köflacher	114	1667	279	201	373	30 591	*5761*	*765*	17 151	3082	935
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	5109	in Kol. 250	2910	4719	15 135	760 495	*9466*	*1257*	881 839	217 769	37 731
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn . }	— —	[illegible] 231 [illegible] 231	2647 494*	5561 266	23 247* 184	664 388 42 298	*11 670* *2435*	*1549* *323*	405 418 37 353*	309 120 —	28 543* —
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	1850	736	66	33	2053	47 969	*5937*	*788*	18 752	12 476	3471
63	a. Oesterreichische nördliche .	—*	6024*	16 653	560	10 262	600 674	*9640*	*1279*	602 570	131 521	14 459
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	7062*	3320	531	11 583	571 878	*6238*	*828*	655 343	243 871	14 000
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—*	1533*	643	153	1147	162 988	*7787*	*1034*	128 337	61 643	1950
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	12 391	17 420	—	1 063 658	*5229*	*694*	1 692 768	623 360	69 416
	b. Nordtiroler	—	314	501	617	1114	45 550	*4672*	*620*	36 709	17 145	1413
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	5810	2177	331	8077	127 825	*4883*	*648*	70 096	32 530	5350
66	Theiß-Bahn	in Kol. 223	23 254*	2212	4554	10 169	391 717	*5067*	*673*	269 012	150 102	6311*
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—	562	—	252	—	37 335	*3211*	*430*	23 030	11 140	2625
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	1829	—	255	4630*	34 433	*8920*	*1184*	22 475*	4920	1590
69	Niederländische Rhein-E. .	—	4640	—	[illegible] 224—226	in Kol. 224	158 205	*6807*	*904*	144 860	66 166	14 147
70	a. Warschau-Wiener . .	31 622*	—	331	6817	5298	296 094	*6381*	*847*	187 091	81 792	11 956
	b. Warschau-Bromberger .	7815*	—	66	1722	1613	120 184	*6427*	*853*	44 526	26 266	2666

240	241	242	243	244	245	246				247	248	
	Ergebnisse.											
	die Transport-Verwaltung.											
	der Transportkräfte:											
						Reparaturkosten						
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren	Reinigen	Beleuchtung der Züge.	Umverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.	Ergänzung der Transportmittel, d. h. soweit diese aus den laufenden Betriebseinnahmen und nicht aus dem Reserve- oder Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebslokale.	
Thlr.	der Wagen. Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
in Kol. 239	3430	in Kol. 241	2025	10644	11991	46120	10523	19328	884	47919	6987	37
239	in Kol. 239	" " 239	21446*	in Kol. 237	—	34347	in Kol. 246c	60861	—	30711	10801	38
297*	703	209	128	—	—	2261	2992	—	—	3594	176	39
3810	846	14211*	3402	39336	2347	16795	6995	8812	—	—	5299	40
12590	13754	45360	9739	114642	3785	43431	18780	28068	—	—	1065	41
6911	7771	1055	4032	10036	4670	34599	11732	30129	in Kol. 246c	—	—	42a
6103	3946	1408	1812	in Kol. 237	4695	23167	4494	11998	" " 246c	—	in Kol. 234	- b
1910	1150	71	1047	510	852	11292	742	5529	—	—	" " 232	- c
571	810	7	1053	3138	920	20902	8793	16551	—	—	3542	43
1010	1644*	in Kol. 241	418	1229	713	3517	469	2373	473	—	897	44
1448	291	389	619	6248*	—	4830	1596	4901	in Kol. 246c	—	256	45
1028	363	8	291	6276*	1174	6040	1236	4409	1149*	—	481	46
1568	817	—	245	6340*	432	1901	in Kol. 246c	926	88	—	in Kol. 234	47
1505	1485	347	732	7273	—	7209	2637	10549	—	—	1172	
6022	6940	1389	3370	29093	—	29836	12548	42196	—	—	4690	48a
462	394	106	243	2230	—	2103	732	2926	—	—	344	
1846	1576	426	973	8922	—	8412	2926	11701	—	—	1377	- b
40	36	9	21	194	—	227	149	—	—	—	30	
161	144	37	85	776	—	1208	694	—	—	—	120	- c
35956	7029	7457	8887	76832*	22768	52057	13476	31916	in Kol. 246c	32253	46199	49
840	1399	in Kol. 241	380	7020	343	15115	14427	in Kol. 246b	" " 246b	—	2244	50
in Kol. 239	3891	" " 241	755	9269	8847	6523	in Kol. 246c	10754	1594	—	3725	51
19237	3499	4489	4286	106872*	37855	132846*	34814*	87242*	—	—	29125	52a
5902	462	213	1675	23435*	13012	48151	in Kol. 246c	14272	—	—	6017*	- b
676	425	1126	in Kol. 240	796	606	1603	" " 246c	1175	260	—	673	53
475	332	166	344	4149	2938	4615	1368	8052	482*	—	3869*	54
in Kol. 239	3809	in Kol. 241	2528	13550	5962	29831	8961	33681	575	—	14588	55
82	229	21	147	5393	—	8756	296	4011	4463*	—	147	56
	1141	787	430	2608	—	8223	1010	4769	—	—	1550	57a
	613	in Kol. 241	255	853	169	4630	1037	6276	—	—	750	- b c
	14216*	" " 241	in Kol. 239	14126	12030	83592	19050	128413	1293	—	in Kol. 231	58
	669	341	69	11258*	114	3519	762	4385	69	—	1236	59
19066	33875	19005	11900	163164	59798	334783	48863	214541	—	—	16541	60
in Kol. 239	15035*	in Kol. 241	4187*	94043	24485	102056	38559	81353	in Kol. 246c	—	24283	61a
—	1086	" " 241	—	7367	89778*	—	854	6147	—	—	539	- b
900	3538	233	153	16709	5525	12162	670	11857	9	—	568	62
3952	15416	155	6505	71825	—	183568	34420	189685	27	21174	21469	63a
4298	27319	296	8350	82672	—	200384	45956	300773	136	28729	19845	- b
514	1678	22	996	20123	3192	50852	4511	31095	46	8764	4215	- c
in Kol. 239	34852	in Kol. 241	20146	240277	19282	340878	121061	161369	—	—	51663*	64a
506	1271	327	184	9413	3005	4112	956	1254	97	—	1240	- b
	in Kol. 239	in Kol. 239	3650	11798	8731	27777	5827	15419	465	—	4055	65
in Kol. 239	17099*	" " 241	2269	8003	23488	62693	22806	56335	—	—	4099	66
	in Kol. 239	" " 239	917	2521	—	1476	903	4120	—	—	3409	67
787	" " 239	" " 246c	633	in Kol. 237	473	2960	1069	4533	—	—	1053	68
in Kol. 239	12487	" " 241	1144	121872*	19445	60665	30642	51187	—	20571	1274	69
14427	7211	450	2965	7042	4342	108048	in Kol. 246c	114542	6404	—	in Kol. 230	70a
3700	1500	82	696	564	1380	28711	" " 246c	30460	779	—	" " 230	- b

		249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
									(Forts.) IV. Finanz=			
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.								3. Für die allge=		
	I. Staatsbahnen.	Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güterverkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtsfesten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
1	Badische	71 989	1310*	32 368	20 139	1 228 459	2,93	2,52	1486	30 686	490	5910
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	135 583	46 237	43 285	140 684*	3 724 650	3,76	2,605	in Kol. 256	61 851	80	7791
3	Bebra-Hanauer	3002*	41	2214	2128	29 692	2,42	3,16	—	1640	1	1182
4	Braunschweigische . . .	in Kol. 252	330	12 142	56 038*	690 932	2,92	1,96	7300	75 646	—	4815
5	Friedrich-Franz-E. . . .	1630	42	1070	316	63 266	1,93	4,35	4150	10 187	51	728
6	Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	13 492*	10 486	28 796	31 810	1 923 805	2,79	2,03	in Kol. 256	152 049	37 830	39 327
	{ v. 1. Juli bis 31. Dezbr 66	3493	5414	12 125	12 668	973 723	2,71	2,03	" " 256	75 712	1744	18 126
7	Main-Neckar	32 560	1611	8963	9099	379 858	4,35	4,46	14 152	in Kol. 255	—	2039
8	Main-Weser	80 335	3977	12 577	7815	612 927	4,03	3,02	6748	39 424	188	6600
9	Nassauische	18 803	118	5333	12 245	254 708	2,0	2,35	3943	9418	185	1027
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	473 932	5879	32 134	117 373	2 581 919	4,71	2,27	15 842	44 374	679	8471
11	Preuß. Ostbahn	162 113	2102	19 173	214 487	2 062 905	4,26	2,82	24 998	90 009	7723	in Kol. 257
12	Saarbrücker	102 054	5766	4786	4742	540 518	3,50	3,34	2889	27 810	1764	3585
13	Westfälische	100 995	470	5962	24 051	553 186	3,43	2,26	5745	30 905	203	3372
14	Sächsische östliche . . .	73 143	2512	9476	47 242	627 947	4,60	2,23	in Kol. 256	29 954	346	5433
15	Sächsische westliche . . .	113 660	1008	18 929	72 001	1 255 858	3,12	1,62	" " 256	52 993	158	5440
16	Württembergische . . .	97 001	463	20 056	15 530	1 373 411	2,99	2,44	9000	29 896	420	5733
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische . . .	115 406	15 827	55 389	94 618	1 652 743	3,04	2,47		122 484	517	16 100
18	a. Gößnitz-Geraer . . .	11 878	—	in Kol. 253	8766	41 297	2,98	2,52		2747	33	in Kol. 259
	b. Greiz-Brunner . . .	1028	—	—	2362	15 579	2,62	4,44		3975	—	
19	a. Löbau-Zittauer . . .	8846	184	1135	854	60 384	5,12	2,75		2433	109	38
	b. Zittau-Reichenberger .	5814	18	2098	2255	54 604	5,43	3,77		2238	6	430
20	a. Oberschlesische . . .	281 812	7413	17 962	210 547	1 045 640	3,46	1,51	3204	36 878	611	4973
	b. Breslau-Posen-Glogauer	95 412	702	3501	75 508	359 580	2,97	1,71	5535	28 015	511	4485
	c. Stargard-Posener . .	74 496	3361	3005	5942	261 089	3,39	2,03	2617	23 426	39	3549
21	Rhein-Nahe-E.	80 854	1153	2640	4834	302 900	2,42	2,60	6273*	24 051	547	3115
22	Wilhelms-Bahn	18 409	1956	2452	21 191	148 668	2,71	1,96	3400	12 234	552	1730
	b) in Privatverwaltung.											
23	Aachen-Mastrichter . . .	18 459	179	2348	5454	162 700	3,31	3,92	—	4744	391	620
24	Alberts-Bahn	3858	28	341	1639	84 099	2,476	2,91	2362	2888	436	828
25	Altona-Kieler	25 154	240	10 993	10 800	289 948	2,93	2,92	5275	14 815	1861	3398
26	Bayerische Ostbahnen . .	5112	—	6380	52 189	756 040	1,89	1,72	11 238	33 170	12 836	in Kol. 257
27	Berlin-Anhaltische . . .	65 490	1659	16 354	57 401*	817 858	3,78	2,70	28 754	36 436	2861*	2745
28	a. Berlin-Hamburger . .	46 494	2363	10 610	42 004*	1 254 273	4,83	3,0	16 838	39 090	1123	6644
	b. Hamburg-Bergedorfer .	—	—	—	—	81 980	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	108 483	1348	1370	25 547	606 050	3,74	2,44	in Kol. 256	41 166	366	3128
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn .	41 768*	153	5072	21 156*	482 162	3,38	2,44	4269	16 318	238	1101
	{ b. Hinterpommer.	15 182*	55	1844	7690*	175 340	2,45	2,60	4328	16 543	241	1116
	{ c. Vorpommersche	17 328*	64	2104	8776*	202 059	2,37	2,64	5783	22 107	322	1492
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	35 584	277	5817	28 933	376 871	2,72	2,28	in Kol. 256	23 784	622	2083
32	Frankfurt-Hanauer . . .	8445*	147	3183	4303	131 618	4,03	2,66	" " 256	5532	556	146
33	Glückstadt-Elmshorner . .	1699	-	in Kol. 252	586	19 464	1,89	2,93	1516	1857*	192	217
34	Hessische Ludwigs-E. . .	27 184*	2745	5726	27 763*	461 962	2,55	2,35	in Kol. 256	15 242	5616	669
35	Homburger	484	54	795	251	32 132	2,18	3,92	2010	1412	390	377
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	409 451	2122	23 718	115 364*	2 831 829*	3,69*	2,47*	—*	70 465	2415	7520

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung.

(Forts.) B. Ausgaben.

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
2286	5679	46 537	576	76	—	2 044 988	25 309	3360	4,47	37,65	60,07	2,28	45,33	1
1078	13 784	84 584	402	53	665 904	6 342 471	30 127	3999	6,39	32,49	65,62	1,49	63,84	2
28	123	2974	397	53	—	52 401	6987	928	4,27	37,46	56,68	5,86	72,51	3
in Kol. 258	13 321	101 082	3046*	404*	—	1 344 713	40 516*	5379*	5,48	41,10	51,34	7,52	52,36	4
424	1861	17 401	1490	198	—	116 998	10 017	1330	3,38	31,05	54,08	14,87	62,10	5
in Kol. 254	13 254	242 460	2022	268	—	3 243 486*	27 043	3590	4,70	33,21	59,31	7,48	46,26	6
254	6903	102 483	856	113	—	1 528 265	12 742	1692	6,21	29,86	63,71	6,21	44,69	
—	399	16 590	1428	189	—	555 393	47 796	6345	6,36	28,62	68,39	2,99	55,59	7
1815	1663	56 438	2122	282	—	981 747	36 908	4901	6,46	31,82	62,43	5,75	49,47	8
3215	1516	19 304	770	102	—	369 916	14 749	1958	2,99	25,92	68,86	5,22	44,64	9
2094	51 229	122 689	1920	255	—	4 081 083*	63 877	8481	7,44	33,73	63,26	3,01	52,85	10
4165	19 395	146 290	1330	176	—	3 272 719	29 760	3951	6,76	32,50	63,03	4,47	51,94	11
685	9967	46 700	2402	319	45 890	946 834	48 705	6467	6,14	34,42	60,0	5,19	56,80	12
1096	6307*	47 628	1430	190	—	1 005 189	30 186	4008	6,22	40,23	55,03	4,74	58,96	13
1233	38 290	75 256	2926	388	27 047	895 203	34 806	4622	6,53	19,0	72,33	8,67	50,10	14
1634	4214	64 439	936	124	65 315	2 174 045	31 586	4194	5,40	37,39	59,55	3,06	49,74	15
2308	8140	55 497	741	98	10 286	2 221 701	29 678	3940	4,54	35,38	62,11	2,51	49,11	16
in Kol. 230	100 523	239 624	3435	456	—	2 873 381	41 195	5469	5,35	34,14	57,57	8,34	42,49	17
520	667	3967	860	114	—	77 613	16 799	2230	5,42	41,68	53,21	5,11	65,19	18a
—	—	3975	2923	388	—	23 678	17 411	2312	3,98	17,42	65,80	16,78	91,38	- b
in Kol. 260	6202	8782	1947	259	—	131 772	29 218	3879	11,17	47,51	45,42	6,67	102,34	19a
40	10 332	13 046	3675	488	—	108 299	30 507	4050	11,36	37,53	50,42	12,05	117,21	- b
390	14 021	60 077	1764	234	—	1 551 030	45 538	6046	5,13	28,71	67,42	3,87	32,80	20a
326	11 440	50 312	1807	240		629 596	22 615	3002	5,20	34,90	57,11	7,99	40,02	- b
225	4008	33 864	1496	199		424 156	18 743	2488	5,51	30,46	61,56	7,98	42,90	- c
595	4535	39 116	2445	325	—	541 804*	33 863	4496	5,02	36,98	55,80	7,22	65,60	21
531	12 204	30 651	1239	164	5446	271 945	10 992	1459	4,95	32,71	55,79	11,50	38,07	22
224	399	6378	514	68	34 758	297 646	24 004	3187	6,95	35,68	61,43	2,43	88,66	23
188	353	7055	1381	183	—	128 840*	25 213	3347	3,78	29,25	65,27	5,48	46,33	24
515	2997	28 861	1108	147	8800	546 539	20 989	2787	5,32	40,71	53,92	5,37	53,14	25
1496	16 494	75 234	925	123	—	1 365 832	16 800	2231	3,43	39,14	55,35	5,51	35,70	26
in Kol. 243	4798	75 594	1536	204	—	1 271 187	25 867	3434	5,88	29,75	64,33	5,92	38,65	27
3067	8122	74 884	1885	250	125 845*	1 935 623	48 732	6470	7,45	26,56	69,30	4,14	58,54	28a
—	—	3894	1863	247	—	117 288	56 119	7451	-	26,78	69,90	3,32	39,72	- b
1284	2960	48 904	2503	332	—	1 032 865*	52 859	7018	6,36	36,59	53,64	4,73	41,03	29
346	2247	24 519	1090	145	—	764 958	34 013	4516	5,38	33,76	63,03	3,21	42,53	30a
351	4004	26 583	1166	155	—	304 830	13 370	1775	4,26	33,76	57,52	8,72	62,67	- b
468	5351	35 523	1166	155	—	387 934	12 732	1690	4,56	38,78	52,08	9,16	68,87	- c
i. K. 249 u. 252	13 351	39 840	1740	231	-	623 798	27 246	3617	4,50	33,20	60,41	6,39	40,41	31
i. K. 243 u. 249	478	6712	1229	163	21 614	176 732	32 368	4297	5,40	10,42*	84,45*	4,33	54,69	32
39	297	4118	915	122	—	45 620	10 138	1346	4,42	48,31	42,67	9,02	60,95	33
1083	5075*	27 685	1135	151	—	649 749	26 640	3537	3,38	24,84	71,10	4,26	38,94	34
in Kol. 248	2844	7033	2918	387	-	57 508	23 862	3168	3,50	31,90	55,88	12,22	46,26	35
1885	65 666*	147 951	2107	280	—	4 518 561*	64 351*	8544*	5,59*	34,06	62,61	3,33	46,92	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							(Forts.) IV. Finanz- 3. Für die allge-			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güter-Verkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Verstände ꝛc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porte und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr	Thlr	Thlr.		Thlr.	
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	47 199	432	3971	3636	365 480	3,1⁸	2,7⁸	4222	14 128	625	709
38	Leipzig-Dresdener . . .	83 099	1585	—	76 913*	723 152	1,41	2,13	in Kol. 256	36 755	2225	1337
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	363	21 505	2,34	4,11	228	543	143	260
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	3653	262	2053	6849	197 649	1,36	4,04	4400	9846	1452	667
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	43 812	6631	11 480	9162	564 176 / 69519*	1,11	2,50	13 500	22 401	2453	1640
42	a. Magdeburg-Halberstädter	73 587	334	in Kol. 252	20 786	393 033	1,33	2,62	in Kol. 256	33 676	1471	1721
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	198	587	2650	138 543	2,41	1,96		7756	in Kol. 258	1839
	c. Cöthen-Wegelebener . .	5745	80	475	1647	90 939	2,23	3,10		6959	9	1399
43	Mecklenburgische	—	103	2605	8702	146 788	2,25	2,53	10 327	9195	315	1254
44	Neisse-Brieger	6522	1499	675	39	40 393	2,63	2,24	—	6930	474	328
45	Niederschlesische Zweigbahn .	30 659	46	1259	817	88 215	3,67	2,62	2171	6362	107	879
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	3331	—	1097	1938	52 509	2,39	2,45	—	9369	188	592
47	Ostpreußische Südbahn . .	810	19	1369	1757	37 254	2,24	2,93	5275	5412	2	476
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	in Kolonne 252	2517 / 10 068	17 540* / 91 097*	105 243 / 441 206	1,98 / 2,21	1,53 / 1,56	in Kolonne 256	5240 / 21 612	529 / 1049	1218 / 2453
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—		734 / 2938	10 736* / 40 896*	36 720 / 146 882	2,315 / 2,26	2,66 / 2,17		2118 / 8474	240 / 1552	315 / 1260
	c. Neustadt-Dürkheimer .	640 / 1748		79 / 317	1174* / 3276*	4683 / 18 713	3,43 / 3,33	3,42 / 3,095		432 / 1718	62 / 140	110 / 406
49	Rheinische	115 080	5689	23 279	56 404	1 023 928	2,1⁸	2,39	5000	55 031	2260	7645
50	Schleswigsche	7355	149	in Kol. 252	7122	106 303	1,35	1,33	11 176	11 622	in Kol. 260	in Kol. 260
51	Taunus-E.	3325	331	4335	9675	146 677	3,70	3,33	in Kol. 256	11 255	" 260	" 260
52	a. Thüringische	101 051	4570	16 348	27 059	927 003	3,47	2,94	9414	27 017	1971	3382
	b. Werra-E.	27 478	954	3726	6687	250 323	3,93	3,71	4308	13 389	671	1139
53	Tilsit-Insterburger . . .	575	25	671	310	25 526	2,1⁸	2,73	in Kol. 256	5440	192	468
54	Aussig-Teplitzer	3154	—	315	488	70 600	5,65	6,29	4000	10 446	1200	1841
55	Böhmische Westbahn . .	20 951	4987	3273	400	241 458	3,03	2,99	23 333	36 628	4362	2942
56	Brünn-Rossitzer	1194	9	464	151	40 316	8,20	5,40	—	—	566	912
57	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . / b. Prag-Weßyßka / c. Pferde-Bahn . }	23 712 / —	— / —	803 / 647	863 / 66	71 566 / 39 892	— / —	— / —	— / —	10 535 / 4527	674 / 183	289 / 564
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	593	—	17 040	44 738	591 847	4,67	2,44	33 334	69 588	4683	3086
59	Graz-Köflacher	4733	—	1226	288	49 837	3,44	3,84	1641	6912	289	1747
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	59 120	565	27 781	218 961	2 365 242	5,2⁸	2,21	24 333	151 323	12 368	10 240
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . / b. Pferde-Bahn . }	— / —	in Kol. 252 / —	24 481 / 1163	14 756* / 1271*	1 166 319 / 145 558	3,83 / —	3,19 / —	60 150 / 1624	111 473 / —	in Kol. 258 / —	24 431 / 1522
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	25	402	73	87 523	5,39	2,81	4597	2676	1223	433
63	a. Oesterreichische nördliche .	—*	—*	8287	—	1 305 024	4,10	1,80	in Kolonne 256	46 555	4549	10 086
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	—*	8632	18 671	1 659 275	1,37	1,42		54 579	5333	12 500
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—*	—*	2123	1984	322 045	5,72	2,96		11 849	1157	2562
64	a. Südbahn, Oesterreichische	45 213	—	42 797	—	3 463 082	3,26	2,22		127 865	in Kol. 260	4764
	b. Nordtiroler	4712	—	1691	948	84 983	4,32	3,24	7126	7100	601	270
65	Süd-Norddeutsche . . .	5458		6997	25 962	224 115	3,26	3,24	8300	26 253	9580	5440
66	Theiß-Bahn	—	—	12 865	9904	644 986	4,53	2,29	in Kol. 256	30 278	3520	1475
67	Turnau-Kralup-Prager . .	2144	202	2121	1376	55 984	1,2⁸	2,15	4500	12 365	531	1481
68	Lüttich-Mastrichter . . .	-	1601	1533	1956	45 583	2,5	4,12	in Kol. 256	8048	in Kol. 258	1201
69	Niederländische Rhein-E. .	28 676	in Kol. 244	8650	2207	583 993	3,26	3,39	20 493	23 315	2248	773
70	a. Warschau-Wiener . .	100 770	1205	10 154	19 658	678 057	3,2⁸	2,12	in Kol. 256	87 471	50 176	8295
	b. Warschau-Bromberger .	32 209	92	1827	5426	180 884	3,19	2,71	" 256	38 037	3182	1796

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung.

(Forts.) B. Ausgaben.

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	b. auf die Transport Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
721	9060	29 465	1487	197	12 207	621 278	31 346	4162	5,41	35,17	60,01	4,83	54,17	37
—	2017	42 334	2330	309	—	1 148 788	63 224	8391	7,0	33,37	62,94	3,69	49,02	38
143	1877	3194	3992	530	—	32 043	40 054	5318	3,29	22,02	67,11	9,87	51,17	39
1115	2045	19 525	1337	178	—	319 258	21 867	2903	7,03	31,97	61,91	6,12	64,11	40
1816	24 472	66 282	3424	454	69 800	1 002 116	51 762	6872	7,30	26,93	65,39	7,68	42,24	41
969	4536	42 373	3637	483	—	640 855	55 009	7303	7,01	32,06	61,33	6,61	48,61	42a
in Kol. 258	118	9713	679	90	—	299 724	20 959	2782	5,22	50,53	46,23	3,24	50,29	- b
158	26 132	34 657	3102	412		229 786	20 572	2731	5,63	45,34	39,58	15,08	84,32	- c
538	879	22 508	1168	155	- -	263 165	13 656	1813	4,03	35,67	55,78	8,55	46,81	43
100	1571	9403	1522	202	1456*	74 745	12 095	1606	4,86	32,06	55,11	12,83	40,46	44
537	547	10 603	1116	148	—	140 302	11 769	1961	5,84	29,57	62,87	7,56	42,71	45
769	746	11 664	1152	153	—	91 247	9016	1197	3,99	29,67	57,55	12,78	43,54	46
895	417	12 477	1537	204	—	76 895	9470	1257	4,67	35,33	48,45	16,22	68,27	47
212	1116	8315	395	52	—	157 471	7481	993	2,96	27,08	66,83	5,79	34,06	
468	6206	31 788	1497	199		658 509	31 018	1118	3,50	28,1	67,0	4,8	43,43	48a
128	894	3695	442	58	—	51 098	6113	811	3,26	20,91	71,80	7,23	54,56	
516	2915	14 717	1760	234	—	224 244	26 823	3561	3,45	27,94	65,50	6,56	56,44	- b
52	467	1143	354	73	—	9653	4624	621	5,05	33,81	49,21	11,05	77,09	
213	2473	4950	2397	318		39 383	19 071	2532	4,54	39,31	47,50	12,53	98,05	- c
2706	32 794*	105 436	1673	222	—*	1 654 781	26 258	3486	3,53	31,75	61,49	6,36	35,01	49
in Kol. 260	5385	28 183	1172	156	-	229 368	9537	1267	3,34	41,37	46,34	12,28	49,33	50*
248	1715	12 970	1930	256	—	192 477	28 642	3802	4,45	17,06	76,20	6,74	54,03	51
977	12 220	54 981	1476	196	—	1 401 495	37 614	4991	5,83	29,93	66,15	3,92	48,52	52a
880	3580	23 967	1059	140	63 429	452 098	19 969	2651	7,13	29,43	64,41	6,16	69,21	- b
in Kol. 248	594	6694	935	124	—	52 782	7372	979	4,32	38,96	48,36	12,68	60,93	53
126	1159	18 772	5333	708	—	120 903	31 347	4160	9 67	26,68	58,39	15,93	38,43	54
5203	383	72 851	2732	363	25 195	530 281	19 890	2641	6,86	37,77	47,31	14,42	49,0	55
—	2723	4201	1120	148	- -	82 476	21 991	2920	16,74	46,02	48,68	5,10	45,75	56
338	7374	19 219	4642	616	—	141 823	34 257	4548	—	35,99	50,46	13,55	39,08	57a
161	1753	7188	964	128	-	85 100	11 408	1515	—	44,68	46,88	8,44	56,21	- be
18 761	25 382	154 834	3308	439	—	1 077 403	23 016	3056	8,30	30,70	54,93	14,37	36,40	58
693	92	11 374	2142	284	-	91 802	17 289	2295	6,34	33,32	54,29	12,33	41,14	59
3664	36 082	238 010	2963	393	—	3 363 747	41 869	5559	7,51	22,61	70,31	7,08	30,53	60
in Kol. 258	21 419	217 473	3820	507	—	2 048 180	35 977	4776	6,73	32,64	56,94	10,62	43,94	61a
—	3791	6937	399	53	—	194 793	11 211	1489	—	21,72	74,73	3,55	79,64	- b
655	130	9714	1202	160	—	145 206	17 971	2386	9,27	33,03	60,27	6,70	35,31	62
	14 365*	75 535	1212	161	-	1 981 233	31 796	4222	6,33	30,31	65,37	3,32	35,53	63a
	16 141*	88 553	961	128	—	2 322 706	25 206	3347	6,11	24,15	71,43	3,42	29,91	- b
	3657*	19 225	918	122	—	504 258	24 092	3199	8,96	32,32	63,87	3,81	39,22	- c
in Kolonne 258	126 138	258 767	1272	169	—	1 785 507	23 524	3123	4,43	22,23	72,36	5,41	29,48	64a
335	236	15 668	1607	214	—	146 201	14 995	1991	7,44	31,13	58,13	10,72	42,61	- b
581	23 851	74 005	2826	375	-	425 945	16 269	2160	6,19	30,03	52,61	17,36	58,61	65
1889	22 323	59 485	769	102	—	1 096 188	14 180	1883	8,20	35,73	58,84	5,43	38,12	66
2000	268	21 145	1836	244	—	114 464	9936	1319	4,04	32,61	48,31	18,48	28,24	67
468	308	10 025	2597	345	—	90 041	23 327	3097	3,26	38,21	50,82	11,14	62,45	68
1057	3785	51 671	2223	295	36 817	830 686	35 744	4746	4,64	19,93	73,56	6,51	40,99	69
906	16 486	163 334	3520	467	—	1 137 485	24 515	3255	5,50	26,03	59,61	14,36	51,72	70a
89	1796	44 900	2401	319	—	345 968	18 501	2456	6,10	34,73	52,78	12,49	65,23	- b

(Forts.) **IV. Finanz-**

C. Ueberschuß.

	I. Staatsbahnen.	268				269	270		271	272	
		Der Ueberschuß beträgt:					Verwendung				
		a. überhaupt.	b. pro Meile	b. pro Kilometer Bahnlänge.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre.	a. zur Verzinsung der Anleihen.	b. zur Amortisation	zur Eisenbahn-Steuer.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien.	b.
		Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Thlr.
1	Badische	2 446 317	30 276	4020	5,13	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	3 616 939	17 180	2281	1,95*	—	—	—	—	—	—
3	Bebra-Hanauer	19 668	2422	348	—*	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	1 223 420	36 861*	4894*	9,95	823 594	—*	—	—	—	—
5	Friedrich-Franz-E.	43 925	3761	499	1,13	—	—	—	—	—	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	3 767 108*	31 408	4170	6,71	—	—	—	—	—	—
	Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Decbr. 66)	1 890 869	15 765	2093	3,366	—	—	—	—	—	—
7	Main-Neckar	392 414	33 771	4184	5,34	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	1 002 601	37 692	5005	6,24	4073	—	—	—	—	—
9	Nassauische	458 792	18 293	2429	2,50	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 641 187	56 991	7566	9,09*	—	542 197	119 575	—	4*	388 262
11	Preuß. Ostbahn	3 028 030	27 535	3656	6,49	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	720 091	37 042	4918	1,97	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	699 650	21 010	2789	1,34	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	888 164	34 532	4584	5,19	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	2 199 413	31 954	4242	5,33	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	2 301 618	30 746	4082	5,27	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen.										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	3 889 355	55 762	7403	7,39	—	1 532 111*	136 530	146 250	8	1 440 000
18	a. Gößnitz-Geraer	41 440	8970	1191	2,86	—	—	—	—	3*	25 413*
	b. Greiz-Brunner	2234	1642	218	0,37	5000	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische	3 207 495	94 172	12 503	17,14	389	333 198*	71 895	223 537	12	1 494 120
	b. Breslau-Posen-Glogauer	943 729	33 898	4501	7,76	—	530 052	in Kol. 270a	—	—	—
	c. Stargard-Posener	564 715	24 954	3313	8,51	29	64 517	16 821	7094	4½	225 000
21	Rhein-Nahe-E.	284 120	17 757	2357	1,73	—	255 750*	28 370	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	442 470	17 885	2375	5,0	—	278 654	30 961	—	2⅓	56 000
	b) in Privatverwaltung.										
23	Aachen-Mastrichter	38 057	3069	407	0,69	—	38 057	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	149 217	29 201	3877	5,91	4323	65 214	13 200	—	7	63 000
25	Altona Kieler	481 906	18 506	2457	5,30*	—	145 987*	—	—	9	276 750
26	Bayerische Ostbahnen	2 459 463	30 252	4016	7,78	12 266	—	—	—	6	2 015 233
27	Berlin-Anhaltische	2 017 747	11 059	5451	13,011	4455	307 500	42 500	182 396	13⅓	1 133 334
28	a. Berlin-Hamburger	1 382 482	34 806	4621	9,90	—	297 571	107 500	—*	8,625*	690 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	177 939	85 138	11 303	7,71	411	27 778*	3795*	7832*	8⅓	138 321*
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 484 339*	75 964	10 086	9,62	215 297	352 250	78 700	140 625	16	800 000
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	1 033 584	45 958	6102	11,11	4496	31 356	8644	75 079	8⅓	662 753
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	181 604	7965	1058	1,93	—	97 100*	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	175 322	5754	764	1,73	—	54 402*	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	904 637	39 513	5246	9,21	12 332	191 494	20 000	56 312	9¼	467 500
32	Frankfurt-Hanauer	146 419	26 817	3560	6,56	—	30 853	11 514	—	5,5	88 110
33	Glückstadt-Elmshorner	29 231	6496	863	2,40	—	7952	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	1 018 649	41 765	5545	7,33	—	249 045	24 729	—	7¾*	620 000*
35	Homburger	66 797	27 717	3680	4,19	4071	28 914	8228	—	5½*	25 143*
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 909 740*	84 164	11 174	9,41	—	1 677 527*	129 500	281 832	9½	2 361 667

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.)

273	274		275			276	
zur Einlage			a.		b.		
a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	b. in den Erneuerungs-fonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensions-fonds. Thlr.	zu sonstigen Zwecken: Thlr.		zu sonstigen Zwecken: Thlr.		auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.
—	—	in Kol. 234	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	An die Staatskasse abgeliefert . .	43 925	. . . . .	—	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert .	392 414	. . . . .	—	—
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert .	658 868	Zur Vermehrung der Betriebsmittel .	163 998	183 808
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—*	—*	in Kol. 260	Der Restverwltg. z. Verwend. überwies.	257 923	An die General-Staatskasse abgeliefert	2 333 230	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	112 563	2360	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	27 553	Zur Vermehrung der Transportmittel	182 361	—
—	230 543	5724	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	120 296	Zur Vermehrung der Transportmittel	559 301	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
48 582	654 943	—	Zur Verzinsung fremder Kapitalien für Betriebsmittel	17 730	Zur Rückzahlung früherer Zinszuschüsse an den Staat	90 080	—
—	8888	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	4617	—	. . . . .	—	. . . . .	—	786
—	—	392	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	214	. . . . .	—	. . . . .	—	—
24 357	733 248*		Zur Super-Dividende des Staats .	543 278	Der Restverwaltung überwiesen .	2983	1636
—	262 600	—	An die Oberschl. Eisenb.-Verw. abgelief.	151 057	. . . . .	—	20
—	241 000	—	An die Oberschl. Eisenb.-Verw. abgelief.	9796	. . . . .	—	516
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
76 855	in Kol. 273a	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	700	Tantième des Directoriums und der höheren Beamten	4085	Gratifikation an den Gesellsch. Ausschuß	500	6841
57 169	—	2000	. . . . .	—	. . . . .	—	—
285 714	—	28 571	Antheil des Staats	63 185	Sonstige Antheile und Gratifikationen	73 533	5493
—	344 575	5687	. . . . .	—	. . . . .	—	6210
279 911	—	7500	. . . . .	—	. . . . .	—	—
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	624*
—	—	in Kol. 261	Auf das Jahr 1867 einschl. 112 763 Thlr. Bestand des Jahres 1866 übertragen	328 061	. . . . .	—	—
69 595	126 168	3968	Zur Beamten-Sterbekasse . . .	193	Tantième für den Verwaltungsrath und zu Unterstützungen	5059	1106
—	76 970	4023	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse .	196	Beitrag zur Unterstützung der Transportmittel der beiden anderen Bahnen	2242	—
—	113 845	5379	Zu Unterstützungen	1696	Zu Unterstützungen	1073	—
—	170 000	4500	Zur Tantième des Betriebs-Directors (½ Proc. vom Reinertrage über 5 Proc.)	1063	. . . . .	—	6100
—	14 971	857	Zur Krankenkasse d. Werkstätt.-Arbeiter	114	. . . . .	—	—
4959	—	—	Zur Zahlung von 4 Proc. Zinsen für die Prioritäts-Stamm-Actien . . .	16 320	. . . . .	—	—
—	95 143	4571	Tantième für den Verwaltungsrath .	11 173	Tantième für die Beamten . . . Beitrag zur Krankenkasse der Beamten	11 173 2815	—
3714	—	286	Tantième für den Verwaltungsrath und den Betriebs-Director	1768	Zur Anschaffung von Wagen . .	2286	529
15 837	603 938	664	Zur Extra-Dividende des Staats .	672 081	Zu Zinsen für Vorschüsse, Tantième ꝛc.	166 694	—

(Forts.) IV. Finanz-

C. Ueberschuß.

	II. Privatbahnen. (Forts.)	268 Der Ueberschuß beträgt: a. überhaupt. Thlr.	268 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	268 b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	268 c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	269 Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	270 Verwendung a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	270 Verwendung b. zur Amortisation	271 zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	272 a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	272 b. Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	525 532	26 516	3320	4,62	332	115 831	27 800	—	4 ⅛	350 000
38	Leipzig-Dresdener . . .	1 194 767	65 755	8730	10,61	—	132 500	37 500	—	20	1 0.0 000
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	30 582	38 228	5075	24,60	12 787	—	—	—	17	17 194
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	178 719	12 241	1625	2,70	—	—	—	—	2 ½	143 174
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 370 541	70 792	9399	15,28	—	202 738	53 100	133 438	20	700 000
42	a. Magdeburg-Halberstädter	677 465	58 152	7721	13,65	77 609*	138 540	18 100	78 625	14	476 000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	296 283	20 719	2751	4,73	—	80 208	19 400	—	3	117 972
	c. Cöthen-Wegelebener . .	40 814	3654	485	0,69	—	—*	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	298 715	15 502	2058	4,24	5168	69 085	27 275	—	3	130 500
44	Neisse-Brieger	109 989	17 798	2363	9,17	532	4500	500	2449	5 ½	60 500
45	Niederschlesische Zweigbahn .	188 235	19 814	2630	7,54	175	47 752	12 458	2118	5	70 610
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	118 296	11 689	1552	4,73	3791	—	—	2091*	3 ⅓	81 244
47	Ostpreußische Südbahn . .	35 743	4402	585	—*	—	—*	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	256 013 / 843 946	12 162 / 39 752	1615 / 5278	2,28 / 7,47	—	299 551	27 828		10,4	697 927
	b. Pfälzische Maximiliansb.	42 554 / 172 764	5090 / 20 666	676 / 2744	1,196 / 4,88	—	—	42 140	—	5,10	172 450
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	2724 / 782	1319 / 379	175 / 50	0,21 / 0,08	1690	—	—	—	—*	5196*
49	Rheinische	3 071 288	48 735	6470	6,70	—	498 542	120 370	111 241	6 ½	1 652 722
50	Schleswigsche	235 063	9774	1297	3,29	—	—*	—	—	—	—
51	Taunus-E.	157 502	23 438	3112	4,93	—	35 589	8000	8080	3 ⅗	54 857
52	a. Thüringische	1 486 590	39 898	5297	7,11	80 625	545 753*	105 000	80 625*	7 ⅗	690 000
	b. Werra-E.	201 174	8886	1180	2,44	1536	167 512*	—	—	2,6	130 179
53	Tilsit-Insterburger . . .	33 839	4726	627	1,17	10 741	—	—	4	—	—
54	Aussig-Teplitzer	193 190	54 884	7287	7,79	—	50 941	2500	15 809*	8	110 000
55	Böhmische Westbahn . .	551 810	20 698	2748	3,45	—	551 810*	—	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	97 792	26 077	3462	5,47	—	23 513*	1946	11 557	—	—
57	Buschtêhrader: a. Kralup-Kladno .	221 127	53 412	7092	13,98	—	—	16 100*	23 807	9,93	178 878
	b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	66 306	8888	1180	11,20						
58	Galizische Carl-Ludwig-B. .	1 882 283	40 211	5339	6,76	-	624 875	72 401*	155 605	6	838 110
59	Graz-Köflacher	131 330	21 732	3283	6,63	10 637	55 610	4200	13 805	2 ½*	38 793*
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	7 653 913*	95 269	12 648	14,34	—	718 333	34 300	529 874	12,99	5 542 378
61	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn .	2 613 724	45 911	6096	4,93	—	1 762 850*		88 958*	5*	562 282*
	b. Pferde-Bahn .	49 685	2860	380	1,63						
62	Mohacs Fünfkirchener . .	265 968	32 917	4370	5,86	—	207 638*	3500*	20 188	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	3 595 079*	57 697	7660	8,94						
	b. Oesterreichische südöstliche	5 443 155*	59 068	7842	13,21	746 026	3 407 180	388 793*	899 533	7	4 598 164
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	781 544*	37 341	4958	7,84						
64	a. Südbahn, Oesterreichische	11 447 944*	56 274	7471	—*						
	b. Nordtiroler	196 923*	20 197	2681	—*	966 443	8 971 853	688 800	—	7 ½	7 500 000
65	Süd-Norddeutsche . . .	300 741	11 488	1525	2,15	—	171 073*	30 666	3309	—*	95 693*
66	Theiß-Bahn	1 779 761	23 021	3056	6,33	—	1 050 000	21 000	39 715	5*	343 944*
67	Turnau-Kralup-Prager . .	290 230	25 193	3345	6,94	—	121 314	11 640	13 359	5	125 560
68	Lüttich-Mastrichter . . .	54 135	14 025	1862	2,32	—	49 869	4266	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	1 196 071	51 466	6833	7,13	—	204 020	—	20 170	7,30*	908 978
70	a. Warschau-Wiener . .	1 061 645	22 880	3037	14,98	2637	340 043*	50 000*	—	8 ⅕*	500 000*
	b. Warschau-Bromberger .	183 951	9837	1306	3,09	—	—	—*	—	3,12*	183 951*

273	274	275	276

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.)

zur Einlage a. in den Reserve-Fonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungsfonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensionsfonds. Thlr	a. zu sonstigen Zwecken: Thlr.	b. zu sonstigen Zwecken: Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
30 000	—	—	Zur Abschreibung auf das Conto für angeschaffte Betriebsmittel . . .	2233	—	37
—	—	5000	Zur Tantième des Betriebs-Direktors	2049	Dem Baufonds überwiesen . . . 12 718 Zur Entschädigung an die Postverwaltung 5000	—	38
1718	—	571	Zur Grunderwerbung . . .	353	Zu Bahn-Erneuerungen . . . 10 496	13 037	39
31 719	—	—	Zur Verzinsung ꝛc. des Anlage-Kapitals der Trajekt-Anstalt bei Lauenburg . .	3826	. . . . . —	—	40
—	252 915	2000	Zu Kommunal-Einkommensteuern .	6586	Zu Prozeßkosten 8430	11 334	41
—	—	—	Zur Amortisation der 3procentigen Magdeburg-Wittenbergeschen Rentenpapiere .	22 939	. . . . . —	20 870	42a
3000	72 500	600	Zu Gratifikationen . . .	1494	Der Betriebs-Rechnung der Magdeburg-Halberstädter Bahn überwiesen . . 1109	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	. . . . . —	—	- c
21 750	50 250	800	. . . . .	—	. . . . . —	4222	43
2400	39 600	in Kol. 260	. . . . .	—	. . . . . —	572	44
12 500	37 300	1000	Zu Restausgaben	3650	. . . . . —	1022	45
2500	31 000	—	Zu Restausgaben für das Jahr 1865	1397	. . . . . —	3855	46
—	—	979	. . . . .	—	. . . . . —	—	47
—	67 510*	7143	. . . . .	—	. . . . . —	—	48a
—	728	—	. . . . .	—	. . . . . —	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	. . . . . —	—	- c
12 772	605 727	in Kol. 260	Einnahme-Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft	5030	Zur Tantième f. Direkt. u. Administr.-Rath 63 884 Geschenk an den Kölner Dom 1000	—	49
—	—	—	. . . . .	—	. . . . . —	—	50
—	47 833	2857	Beitrag zur Arbeiter-Krankenkasse .	286	. . . . . —	—	51
9000	in Kol. 244 und 245	in Kol. 260	Zu Ergänzungsbauten . . .	71 211	Zur Steuer pro 1866 reservirt . 65 626	—	52a
34 136	—	2400	. . . . .	—	. . . . . —	45	- b
2000	13 500	—	Zur Zahlung von 1% Proc. Zinsen für die Prioritäts Stamm-Actien . . .	28 519	. . . . . —	557	53
4958	333	521	Zur Amortisation von Actien . .	3500	Zur Tantième des Verwaltungsraths 4628	—	54
—	—	—	. . . . .	—	. . . . . —	—	55
4639	—	1257	Zu 4 Proc. Zinsen der Prioritäts-Actien	54 880	. . . . . —	—	56
42 417	—	—	Zu Tantièmen 12 817 Zu Neubauten u. Vermehr. d. Betriebsmittel 6177	Zur Deckung von Zinsen . . 7237	—	57
25 111	—	in Kol. 260	Zur Zahlung von Zinsen an den Staat für den Kaufgelderrest . . .	166 181	. . . . . —	—	58
1482	19 971	667	Zur Deckung v. Verlusten u. Abschreib.	4827	Zur Tantième des Verwaltungsraths 2612	—	59
652 696	200 000	26 361	Zur Tantième	28 000	Zu Auslagen, welche in Folge der Kriegs-Ereignisse entstanden sind . . 31 015	—	60
—	—	in Kol. 260	Zur Deckung des Agios der in Silber zu zahlenden Zinsen ꝛc. . . .	249 319	. . . . . —	—	61
—	31 746	—	Dem Conto der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft übertragen . . .	2896	. . . . . —	—	62
125 689	—	26 339	Dem Provisions- und Unterstützungsfonds für die Diener und Arbeiter überwiesen	25 137	Zu außerordentl. Theuerungszulagen . 93 333	1 606 825	63a
251 869	—	—*	Zu Tantièmen an den Verwaltungsrath und die Oberbeamten ꝛc. . . .	251 869	. . . . . —	3 000 082	64
—	—	—	. . . . .	—	. . . . . —	—	65
—	—	—	Zur nachträglichen Verwendung reserv.	325 102	. . . . . —	—	66
6763	8667	1733	. . . . .	—	. . . . . —	1195	67
—	—	—	. . . . .	—	. . . . . —	—	68
17 540	—	—	Statutarisch verwendet . . .	45 363	. . . . . —	—	69
18 948	90 000	—	Zur Tantième für die Gründer .	56 266	Zur Tantième an die Direktion . 5627	3398	70a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . . —	—	- b

(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**

I. Staatsbahnen.	277	278	279		280	281	282	283		284
	D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
	Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1866.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen &c.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1866.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen &c.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	—	—	—	148 596*	126 189*	—
3 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Braunschweigische	—	—	—	—		836 921	318 987	284 989	250 799	620 120
5 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Hannoversche { v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Hannoversche { v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	—	—	—		—	—	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—*	19 916	7076	12 840	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—*	6095	3556	2539	—	—*	744 521	418 677	325 844	—
11 Preuß. Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
13 Westfälische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
14 Sächsische östliche	—	—	—	—		3 063 708	1 219 439	707 858	152 867	3 422 122
15 Sächsische westliche										
16 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
17 Bergisch-Märkische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
18 a. Gößnitz-Geraer	19 500	—	—	—	19 500	375	8888	—	—	9263
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	5000	—	—	—	—	4617
19 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Oberschlesische	58 383	24 356	6168	4253	72 318	1 651 534	700 000	247 977	590 618	1 512 939
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	213 282	262 600	70 668	195 226	209 988
c. Stargard-Posener	20 000	—	—	—	20 000	292 601	243 000	54 413	9267	471 921
21 Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
22 Wilhelms-Bahn	173 673	330 790	89 647	262 122	152 694	—*	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.										
23 Aachen-Mastrichter	4236	—	—	—	4236	7899	—	—	—	7899
24 Alberts-Bahn	4500	4500	4500*	in Rel. 279a	4500	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	485 616	68 562	23 550	24 409 12 000*	494 219	—	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	384 654	359 442	—	—	708 096	5716*	11 657*	6154*	—	11 219*
27 Berlin-Anhaltische	50 000	—		—	50 000	537 726	412 814	107 872	294 622	548 046
28 a. Berlin-Hamburger	541 942	551 922	587 845	—	506 019*	—*	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner a Stammbahn	101 006	69 924	76 126	—	94 804	1 112 468	435 444	404 485*	96 106*	1 047 321*
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	131 764	—	—	—	131 764	568 155	199 676	30 325*	35 017*	702 489*
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	350 504	231 516	20 198*	41 903*	519 919*
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	277 005	229 402	157 366	121 414	227 627
32 Frankfurt-Hanauer	14 268	—	—	—	14 268	—	25 054*	25 054	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	15 280	5486	—	—	20 766	—	—	—	—	
34 Hessische Ludwigs-E.	40 000	6571	—		46 571	138 694	211 437	76 425*	23 245*	250 461
35 Homburger	10 983	4228	1094	—	14 117	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	17 040	5477	11 563	100 000	1 774 617	820 260	505 891	437 408	1 651 578

(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	277	278	279		280	281	282	283		284
		D. **Reservefonds.**					E. **Erneuerungsfonds.**				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1866.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1866.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	24 848	35 560	48 170	—	12 238	—	—	—		—
38	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5491	2075		—	7566	—*	—	—	—	
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	137 778	36 680	26 110	16 900	131 449	—*	—	—	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	138 000	—	—	—	138 000	168 791	300 046	146 571	143 566	178 700
42	a. Magdeburg-Halberstädter	600 000	—	—	—	600 000	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	314 000	3000	—	—	317 000	171 030	76 190	95 319	56 468	95 433
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	—	28 061*	55 468	—	—	175 772	50 742	3934*	54 693*	140 479
44	Neisse-Brieger	3658	3091	13 032	—	—*	34 671	49 841	36 541	3393	44 578
45	Niederschlesische Zweigbahn	37 916	12 500	37 916*	—	12 500	99 085	43 403	31 646	40 439	70 403
46	Oppeln-Tarnowitzer	13 507	2962	—	—	16 469	114 158	38 442	6412	32 399	113 789
47	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	527 837	—	—	—	527 837	22 080	70 300	49 547	23 728	19 105
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	727	—	—	727
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rheinische	132 275	74 807	4998	17 520	184 564	1 752 048	660 857	90 286	113 636	2 208 983
50	Schleswigsche	250 000	12 500	12 500	—	250 000	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	115 138	—	—	—	115 138*	159 127*	52 369	20 045	45 798	145 653
52	a. Thüringische	5201	9000	—	—	14 201	396 141	364 440	259 708	120 890	379 983
	b. Werra-E.	103 494	40 000	1877	28 147	113 470	—	—	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger	300	2016	—	—	2316	1067	13 556	—	—	14 623
54	Aussig-Teplitzer	33 822	5564	—	—	39 386	62 437	1692	8260	—	55 869
55	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	13 157	4639	—	—	17 796	—	—	—	—	—
57	Buschtěh-rader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weßhybka c. Pferde-Bahn)	116 280	38 059	42 416	in Kol. 279a	111 923	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	221 928	39 880*	—	—	261 808	—	—	—	—	—
59	Graz-Köflacher	12 712	2068	—	—	14 780	16 939	20 546	—	—	37 485
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 222 605	835 244	—	438 260	2 619 589	496 110	236 920	111 817	—	621 213
61	Kaiserin Elisabeth (a. Lolom.-Bahn. b. Pferde-Bahn)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	283 734	31 746*	—	—	315 480
63	a. Oesterreichische nördliche. b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	625 903	125 689	—	—	751 592	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler	1 801 830	546 230		—	2 348 060	—	—	—	—	
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	—	6763	—	—	6763		8667	—	—	8667
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	63 895	22 092	—	—	85 987	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	62 962	18 948	75 286	in Kol. 279a	6624	37	90 000	90 037	in Kol. 283a	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	I. Staatsbahnen.	285		286		287		288		289		290		
		V. Vergleichung des Verkehrs												
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
		a.	b. gegen das Vorjahr mehr	Personen				Güter (Kol. 174)				mehr a.		b.
		1866 (nach Kol. 12)		mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		überhaupt.		pro Meile Bahnlänge.
		Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
1	Badische	80,80	6,27	2027	0,02	—	—	2 235 236	10,07	—	—	164 366	3,80	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	210,53*	24,61*	—	—	122 817	2,14	2 239 708	6,31	—	—	85 814	0,87	—
3	Bebra-Hanauer	3,12*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	34,52	6,14	94 104	7,61	—	—	75 606	0,28	—	—	351 859	15,88	—
5	Friedrich-Franz-E.	11,68*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hannoversche	v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66: 119,94	—	147 756	5,78	—	—	2 793 660	6,12	—	—	545 694	8,44	4550
		v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66: 119,91	—	—	—	1118*	0,08	—	—	3 281 801*	12,10	—	—	—
7	Main-Neckar	11,62	—	—	—	112 357	9,39	175 093	4,32	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	26,60	—	9891	1,06	—	—	1 097 348	14,16	—	—	50 659	2,62	1878
9	Nassauische	25,08	—	—	—	161 362	12,51	—	—	1 536 607	13,32	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	63,89*	8,96*	482 592	22,18	—	—	438 288	1,35	—	—	837 521	10,71	—
11	Preuß. Ostbahn	109,97	0,64	207 764	9,94	—	—	492 433	3,75	—	—	975 412	18,39	8587
12	Saarbrücker	19,44	0,19	114 845	9,72	—	—	681 590	1,28	—	—	57 656	3,59	2149
13	Westfälische	33,30	0,534*	92 390	11,72	—	—	3 523 800	25,72	—	—	389 431	29,61	11 050
14	Sächsische östliche	25,72	—	—	—	591 398	32,56	—	—	2 532 033	12,11	—	—	—
15	Sächsische westliche	68,83	17,99	—	—	149 405	6,25	—	—	6 536 443	14,13	—	—	—
16	Württembergische	74,96*	1,18*	396 127	7,84	—	—	3 593 278	17,92	—	—	517 599	12,92	6058
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	69,75	4,57	6641	0,11	—	—	—*	—*	2 586 235	2,36	445 731	7,05	41
18	a. Gößnitz-Geraer	4,62*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	1,36*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	4,51	—	—	—	77 852	36,02	—	—	451 644	13,99	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	—	—	54 205	36,43	—	—	368 418	14,75	—	—	—
20	a. Oberschlesische	34,06	—	230 640	20,24	—	—	—	—	2 788 608	6,13	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	231 018	15,73	—	—	—	—	32 088	0,26	307 173	24,28	11 034
	c. Stargard-Posener	22,63	—	143 207	14,43	—	—	218 675	4,15	—	—	136 016	15,93	6010
21	Rhein-Nahe-E.	16,0	—*	53 707	7,56	—	—	—	—	1 739 094	16,54	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	24,74	1,28	113 293	31,30	—	—	—	—	1 765 375	18,05	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
23	Aachen-Mastrichter	12,40	—	—	—	17 303	4,23	597 023	9,95	—	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	5,11	—	—	—	102 267	16,44	—	—	186 239	2,45	—	—	—
25	Altona-Kieler	26,04	7,36	536 604	81,14	—	—	1 168 801	30,56	—	—	162 903	18,82	—
26	Bayerische Ostbahnen	81,2	2,7	135 669	6,53	—	—	2 207 617	16,17	—	—	720 916	23,22	7556
27	Berlin-Anhaltische	49,143	—	225 585	21,86	—	—	—	—	1 115 792	7,34	126 860	4,01	2582
28	a. Berlin-Hamburger	39,72	—	85 496	6,68	—	—	—	—	1 283 314	11,49	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,60	—	—	—	27 737	6,13	—	—	1 252 200	16,71	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	19,54	—	116 276	8,40	—	—	—	—	207 688	2,46	84 785	3,48	4339
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22,49	—	53 872	5,39	—	—	—	—	245 694	3,12	125 151	7,48	5565
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	22,80	—	54 874	16,97	—	—	—	—	239 593	12,92	81 325	20,07	3567
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,47	—	14 370	2,40	—	—	—	—	136 070	6,30	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	—	95 686*	9,70	—	—	—	—	416 748	2,12	70 570	4,44	3083
32	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	—	—	18 348	3,14	386 983	14,07	—	—	25 661	8,63	4700
33	Glückstadt-Elmshorner	4,3	—	15 776	11,06	—	—	138 187	20,71	—	—	7345	10,98	1633
34	Hessische Ludwigs-E.	24,39	—	—	—	35 461	1,61	—	—	2 741 245	15,21	—	—	—
35	Homburger	2,41	—	—	—	93 382	15,58	—	—	50 660	13,36	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	70,717	1,317	205 067	5,06	—	—	—	—	6 575 334	5,22	—	—	—

291			292			293			294			295			296		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen weniger			Die **Ausgaben** (Rol. 264) betrugen mehr			weniger			Der **Ueberschuß** betrug mehr			weniger			Die Dividende betrug		
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1866 (nach Rol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	2471	—	—	—	70 387	3,32	3074	234 753	10,61	603	—	—	—	—		1
—	—	5800	—	—	—	154 351*	2,39	4818	240 165*	7,11	—	—	—	982	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	716	259 129	23,87	2264	—	—	—	92 730	8,20	—	—	—	2980	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	201 643	6,63	1681	—	—	—	344 051	10,06	2869	—	—	—	—	—	6
236 850*	6,99	2141	—	—	—	93 478*	5,76	779	—	—	—	163 372*	7,98	1362	—	—	
54 321	5,42	4674	32 595	6,23	2805	—	—	—	—	—	—	86 916	22,15	7479	—	—	7
—	—	—	19 841	2,06	732	—	—	—	30 818	3,17	1146	—	—	—	—	—	8
93 253	10,12	3719	—	—	—	12 228	3,20	488	—	—	—	81 025	15,01	3231	—	—	9
—	—	4469	867 284*	26,99	5370	—	—	—	—	—	—	29 763*	0,81	9839	—	—	10
—	—	—	408 187	14,25	3560	—	—	—	567 225	23,05	5027	—	—	—	—	—	11
—	—	—	66 053	7,50	2950	—	—	—	—	—	—	8397	1,14	801	—	—	12
—	—	—	197 612	24,47	5540	—	—	—	191 819	37,77	5510	—	—	—	—	—	13
403 581	18,45	15 691	—	—	—	14 544	1,60	565	—	—	—	389 037	30,46	15 126	—	—	14
541 910	11,02	33 143	202 654	10,28	—	—	—	7190	—	—	—	744 564	25,29	25 953	—	—	15
—	—	—	104 106	4,82	938	—	—	—	413 493	21,90	5120	—	—	—	—	—	16
—	—	—	459 022	19,01	4153	—	—	—	—	—	—	13 291	0,34	4112	8	9	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
37 840	22,71	8390	—	—	—	6986	5,04	1549	—	—	—	—*	—	—	—	—	19a
36 848	28,51	10 380	4332	4,20	1220	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—	- b
4348	0,09	128	65 097	4,38	1911	—	—	—	—	—	—	69 445	2,12	2039	12	11⅔	20a
—	—	—	113 156	21,91	4065	—	—	—	194 017	25,88	6969	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	36 572	9,44	1616	—	—	—	99 444	21,38	4394	—	—	—	4½	4½	- c
28 101	3,29	1689	51 929*	10,60	3284	—	—	—	—	—	—	80 030	21,98	4973	—	—	21
7893	1,09	1912	—	—	—	5190	1,87	821	—	—	—	2703	0,61	1091	2⅛	2⅞	22
22 468	6,27	1812	—	—	—	6160	2,03	497	—	—	—	16 308	30,0	1315	—	—	23
5068	1,79	992	—	—	—	9523	6,84	1864	4455*	3,08	872	—	—	—	7	6⅞	24
—	—	6790	106 223	24,12	—	—	—	2557	56 680	13,33	—	—	—	4233	9	10	25
—	—	—	194 421	16,59	1896	—	—	—	526 495*	27,24	5660	—	—	—	6	5¾	26
—	—	—	77 821	6,52	1584	—	—	—	49 039	2,49	998	—	—	—	13⅓	13	27
61 685	1,83	1553	87 431	4,72	2201	—	—	—	—	—	—	149 116	9,74	3751	8,625	9,125	28a
24 996	7,81	11 960	—	—	—	12 223	9,44	5848	—	—	—	12 773	6,70	6112	8⅝	9⅜	- b
—	—	—	46 783	4,74	2394	—	—	—	38 002	2,63	1945	—	—	—	16	16	29
—	—	—	—	—	—	2093	0,27	93	127 244	14,04	5658	—	—		8⅓	8	30a
—	—	—	—	—	—	6569	2,11	288	87 894	93,79	3855	—	—	—	—	—	- b
4450	0,78	146	—	—	—	97 256	20,04	3192	92 806	112,47	3046	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	64 129*	11,46	2801	—	—	—	6441	0,72	282	—	—	—	9¼	9	31
—	—	—	20 590*	13,18	3771	—	—	—	5071	3,39	929	—	—	—	5,8	5,9	32
—	—	—	2652	6,12	590	—	—	—	4693	19,13	1043	—	—	—	—	—	33
27 994	1,65	1147	3155	0,488	130	—	—	—	—	—	—	31 149	2,97	1277	7⅔	8	34
25 997	17,29	10 787	—	—	—	1754	2,96	728	—	—	—	24 243	26,82	10 059	5½	9	35
312 780	3,44	7596	267 217*	6,30	2618	—	—	—	—	—	—	609 997*	10,46	10 244	9 7/12*	17⅓	36

V. Vergleichung des Verkehrs

	II. Privatbahnen. (Forts.)	285		286		287		288		289		290		
		Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
		a.	b.	Personen				Güter (Kol. 174)				mehr		
		1866 (nach Kol. 12)	gegen das Vorjahr mehr	mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.
		Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	19,42	—	68 652	18,28	—	—	—	—	649 567	8,51	84 130	7,92	4245
38	Leipzig-Dresdener . . .	18,17*	1,64	—	—	222 471	16,01	—	—	2 898 456	16,16	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	—	—	13 486	1,19	—	—	22 505	15,98	1620	2,66	2024
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	14,6	4,83	137 883*	12,87	—	—	317 582	10,69	—	—	100 555	25,10	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	101 237	9,23	—	—	1 374 743	6,26	—	—	132 907	5,93	6865
42	a. Magdeburg-Halberstädter	11,65*	—	159 271	17,24	—	—	—	—	198 019	1,14	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,2	—	62 006*	25,10	—	—	156 732	4,83	—	—	23 878	4,17	1670
	c. Cöthen-Wegelebener . .	11,17	5,65	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	19,27	—	20 201	5,44	—	—	—	—	109 994	3,91	—	—	—
44	Neisse-Brieger	6,18	—	72 316	44,53	—	—	35 709	1,93	—	—	29 352	18,89	4749
45	Niederschlesische Zweigbahn .	9,50	—	38 007	19,64	—	—	202 967	7,54	—	—	61 606	23,08	6485
46	Oppeln-Tarnowitzer . . .	10,12	—	700	0,45	—	—	—	—	3721	0,11	1068	0,51	105
47	Ostpreußische Südbahn . .	8,12*	1,86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	21,23*	0,18	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	2,065*	1,228	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rheinische	63,02*	5,58*	177 577	4,34	—	—	2 014 921	6,44	—	—	216 921	4,81	—
50	Schleswigsche	24,05*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Tamms-E.	6,72	—	—	—	240 062	19,19	—	—	350 784	13,61	—	—	—
52	a. Thüringische	37,26	—	—	—	38 651	*2,44	—	—	945 580	6,51	—	—	—
	b. Werra-E.	22,64	—	—	—	22 341	4,94	—	—	215 784	5,77	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	7,16*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	3,52	—	—	—	64 628	12,58	—	—	13 653	0,13	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	26,66	—	2000	0,80	—	—	—	—	709 001	9,35	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	3,75	—	1633	3,42	—	—	—	—	78 414	3,13	—	—	—
57	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . }	4,14	—	—	—	8650	20,16	—	—	25 297	0,32	28 197	8,42	6811
		7,46	—	—	—	15 673	18,29	67 197	3,60	—	—	—	—	—
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	46,41	—	142 197	50,27	—	—	741 905	16,67	—	—	771 106	35,24	16 472
59	Graz-Köflacher	5,31	—	—	—	6688	6,43	—	—	377 908	12,89	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	80,34	—	760 495	44,92	—	—	428 333	1,13	—	—	461 354	4,37	5743
61	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn . }	56,93	—	214 495	17,04	—	—	1 250 932	10,19	—	—	713 133	18,06	12 526
		17,37	—	2499	9,30	—	—	23 775	3,44	—	—	28 756	13,33	1656
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	8,09	—	8252	21,92	—	—	—	—	60 083	1,38	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	62,31	—	278 949	23,20	—	—	—	—	2 052 945	8,39	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	611 232	75,68	—	—	3 063 563	14,41	—	—	1 535 198	24,64	16 660
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	20,93	—	206 852	109,12	—	—	663 149	12,82	—	—	396 315	44,56	18 935
64	a. Südbahn, Oesterreichische	203,43	28,14	1 215 322	34,28	—	—	2 973 844	10,16	—	—	4 000 608	32,70	9916
	b. Nordtiroler	9,75	—	92 061	34,44	—	—	271 505	18,03	—	—	66 323	23,96	6803
65	Süd-Norddeutsche . . .	26,18	—	36 957	10,11	—	—	—	—	573 740	11,27	—	—	—
66	Theiß-Bahn	77,31	—	232 135	63,48	—	—	1 173 208	14,27	—	—	781 948	37,34	10 115
67	Turnau-Kralup-Prager . .	11,52*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Lüttich-Mastrichter . . .	3,86	—	—	—	13 366	3,0	890 457	38,07	—	—	11 663	8,40	3022
69	Niederländische Rhein-E. .	23,24	—	—	—	151 747	11,80	453 545	5,29	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener . .	46,4	—	52 259	8,03	—	—	1 731 267	17,56	—	—	218 524	11,03	4710
	b. Warschau-Bromberger .	18,7	—	28 862	13,19	—	—	—	—	64 741	2,20	32 618	6,56	1744

291			292			293			294			295			296		
und Ertrages mit dem Vorjahre.																	
nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Nol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1866 (nach Nol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	—	52 241	9,18	2636	—	—	—	31 889	6,48	1609	—	—	—	4¾	4,0	37
197 951	7,79	24 772	—	—	—	5450	0,47	6603	—	—	—	192 501	13,86	18 169	20	23	38
—	—	—	—	—	—	4644	12,66	5805	6263	25,75	7829	—	—	—	17	16	39
—	—	6570	94 554	42,04	—	—	—	1133	6001	3,47	—	—	—	5437	2⅛	3¾ resp. ⅝	40
—	—	—	66 522	7,11	3436	—	—	—	66 385	5,09	3429	—	—	—	20	20	41
4910	0,37	33	68 305	11,93	6031	—	—	—	—	—	—	73 215	9,74	6064	14	15	42a
—	—	—	15 754	5,55	1102	—	—	—	8124	2,82	568	—	—	—	3	3	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
1643	0,29	85	—	—	—	180	0,07	10	—	—	—	1463	0,49	75	3	3	43
	—	—	10 773	16,44	1743	—	—	—	18 579	20,32	3006	—	—	—	5½	5⅝	44
—	—	—	25 135	21,82	2646	—	—	—	36 471	24,03	3839	—	—	—	5	3⅔	45
—	—	—	854	0,94	84	—	—	—	214	0,18	21	—	—	—	3⅛	3⅛	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,4*	10	48a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,10*	3,282	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	3507	266 548	19,70	2090	—	—	—	—	—	—	49 627	1,59	5598	6½	7	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
100 269	22,27	14 921	—	—	—	13 353	6,49	1987	—	—	—	86 916	35,56	12 934	3⅛	8	51
42 766	1,46	1148	106 631	8,94	2862	—	—	—	—	—	—	149 397	9,13	4009	7⅔	8⅓	52a
2517	0,38	111	26 876	6,32	1187	—	—	—	—	—	—	29 393	12,75	1298	2,6	2,67	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
12 717	3,89	3613	—	—	—	8791	6,78	2498	—	—	—	3926	1,99	1115	8	9	54
93 249	7,93	3498	88 612*	20,06	3323	—	—	—	—	—	—	181 861*	24,79	6821	—	—	55
16 518	8,39	4405	—	—	—	6602*	7,41	1760	—	—	—	9916*	9,21	2645	—*	—*	56
—	—	—	6043	4,45	1460	—	—	—	22 154	11,13	5351	—	—	—	9,93	9,93	57
8785	5,48	1177	—	—	—	5810	6,39	778	—	—	—	2975	4,29	399			
—	—	—	20 636	1,95	440	—	—	—	750 470	66,31	16 032	—	—	—	6	5	58
37 393	14,35	7042	—	—	—	20 047	17,72	3773	—	—	—	17 346	11,46	3266	2½	3½	59
—	—	—	—	—	—	151 689	4,31	1888	613 043	8,70	7631	—	—	—	12,89	12,64	60
—	—	—	—	—	—	44 768	2,14	786	757 901	10,84	13 312	—	—	—	—	—	61a
—	—	—	—	—	—	11 034	5,36	635	39 790	402,12	2291	—	—	—	—	—	- b
23 936	5,50	2962	—	—	—	6086	4,02	753	—	—	—	17 850	6,29	2209	—	—	62
146 125	2,55	2345	—	—	—	148 565	6,34	2385	2440	0,07	40	—	—	—			
—	—	—	51 112	2,25	555	—	—	—	1 484 086	37,48	16 105	—	—	—	7,0	5,0	63
—	—	—	18 699	3,85	893	—	—	—	377 616	93,48	18 042	—	—	—			
—	—	—	656 894	15,31	—	—	—	61	3 343 714	41,26	9977	—	—	—	7½	7½	64
—	—	—	3281	2,30	337	—	—	—	63 042	47,09	6466	—	—	—			
113 724	13,54	4344	—	—	—	144 254	25,30	5511	30 530	11,30	1167	—	—	—	—*	—*	65
—	—	—	66 616	6,47	862	—	—	—	715 332	67,20	9253	—	—	—	5	—*	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
—	—	—	2983	3,43	773	—	—	—	8680	19,10	2249	—	—	—	—	—	68
149 816	6,88	6447	—	—	—	9947	1,18	432	139 869	10,47	6015	—	—	—	7,30	8,83	69
—	—	—	74 206	6,98	1600	—	—	—	144 318	15,93	3110	—	—	—	8⅓	8⅓	70a
—	—	—	59 093	20,60	3160	—	—	—	—	—	—	26 475	12,58	1416	3,12*	3,34*	- b

Abſchnitt E.

Außergewöhnliche Ereigniſſe beim Eiſenbahn-Betriebe.

	I. Staatsbahnen.	297						298	299		300		301		302		303	
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1866, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet								
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtige Stellung der Weichen.	d. zu schnelles Fahren in die Bahnhöfe.	e. Einbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch eigenes Verschulden der Verletzten	
		Anzahl der Unfälle.																
1	Badische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	—	—	—	1	. . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	1	1	—	—	—	durch Explosion eines Locomotivkessels	1	—	—	3	1			3	1	2	—
5	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	durch gewaltsame Entfernung eines Steines aus dem Zuge	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66 / v. 1. Juli 66 bis 31. Dezbr. 66)	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Main-Neckar	1	—	—	—	—	. . . .	1	—	—	3	—	—	—	3	—	—	1
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	d. unbekannte Ursache	1	1	1	—	—	—	—	1	1	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	d. ein auf d. Schienen befindl. Fuhrwerk	1	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—
10	Niederschl. Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—	durch Auflaufen von Locomotiven	2	2	—	2	2	—	—	2	2	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	1	—	1	—	. . . .	—	2	—	3	1	—	—	3	1	—	—
12	Saarbrücker	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—
13	Westfälische	2	—	—	—	—	. . . .	1	3	—	3	—	—	—	3	—	—	—
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	2	—	—	—	—	. . . .	—	2	21	3	7	2	—	3	28	8	—	—
16	Württembergische	—	1	—	—	—	. . . .	3	4	—	—	1	2	1	—	2	2	3	—
	II. Privatbahnen																	
	a) unter Staatsverwaltg.																	
17	Bergisch-Märkische	2	3	—	—	—	. . . .	—	5	—	—	2	7	—	—	2	7	—	—
18	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	d. Entgleisung in Folge Lawinenverschüttung	1	1	—	—	3	1	—	—	3	1	1	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	8	1	—	1	—	—	8	2	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	b) in Privatverwaltung.																	
23	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	durch unterlassene Absperrung e. Wegeüberganges	1	1	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																		
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg.	—	—	—	—	—	d. Explosion eines Locomotivkessels	1	1	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	d. Sturz vom Wagen	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
35	Homburger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	2	—	—	1	. . . .	—	4	4	—	6	1	—	—	10	1	5	3

Digitized by Google

303				304						305						306		
(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).																		
Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen																		
Reisende				**Bahnbeamte und Arbeiter**						**Dritte Personen**						**Zusammen Personen**		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		**c.** durch sonstige Ursachen		**a.** durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		**b.** durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		**c.** durch sonstige Ursachen		**a.** durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		**b.** durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht	**c.** durch sonstige Ursachen					
beschäd.	get.		beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.		beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.		beschäd.	get.	
—	—	. . . . .	—	—	1	2	—	—	. . . .	—	—	1	2	—	1	In betrunk. Zust. überfahren	—	1	1
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	d. Zerreiß. eines Bremstaues	—	1	—	—	—	1	. . . .	—	—	2
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	3
—	—	. . . . .	—	—	2	1	2	1	durch Herabfallen vom Zuge	1	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	4
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	5
1	—	. . . . .	—	—	1	1	—	1	. . . .	—	—	—	4	—	2	. . . .	—	—	2 8 6
1	—	. . . . .	—	—	—	5	—	—	. . . .	—	—	—	6	—	—	. . . .	1	—	2 11
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	— 1 7
—	—	. . . . .	—	—	—	3	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	— 4 8
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	d. unvorsichtig. Hinaufspringen auf einen fahrenden Zug	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	—	— 1 9
—	—	. . . . .	—	—	5	8	—	—	. . . .	—	—	2	5	—	2	. . . .	—	—	7 15 10
—	—	. . . . .	—	—	5	1	1	2	. . . .	—	—	—	1	—	2	In betrügerischer Absicht mit dem Zuge auf dem Trittbrett gefahren	1	1	7 7 11
1	—	d. Herausspringen a. d. Zuge	2	—	5	1	—	1	. . . .	—	—	1	2	—	—	. . . .	—	—	9 4 12
1	—	. . . . .	—	—	2	1	1	1	durch unbedingtes Besteigen eines Bremserstitzes	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	—	4 3 13
—	—	. . . . .	—	—	1	4	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	1 5 14
—	—	d. Hinausbiegen a. d. Wagen	1	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	3	. . . .	—	—	1 6 15
—	—	fiel v. Wagen während der Beschäft. m. einem Pferde	1	—	2	2	—	1	. . . .	—	—	2	2	—	1	. . . .	—	—	8 6 16
—	—	. . . . .	—	—	1	2	—	3	d. Fallen v. Trittbrett	2	—	3	5	—	2	. . . .	—	—	6 12 17
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	— — 18a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	— — - b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	— 1 19a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	— 1 - b
—	—	. . . . .	—	—	—	3	—	—	. . . .	—	—	—	3	—	1	. . . .	—	—	1 7 20a
—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	1	. . . .	—	—	—	2	—	2	. . . .	—	—	1 6 - b
—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	2 1 - c
2	—	d. Herausspringen a. d. Zuge	1	—	2	—	—	1	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	5 2 21
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	— 2 22
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	— — 23
—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	2 1 24
—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	2 — 25
—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	3	. . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	— 7 26
1	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	in selbstmörder. Absicht	—	1	—	1	—	3	. . . .	—	—	1 6 27
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	2	—	1	. . . .	—	—	— 3 28
1	1	. . . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	—	4	—	2	. . . .	—	—	3 9 29
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	1	. . . .	—	—	1 2 30a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	— — - b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	— — - c
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	d. Herabsp. von einer Maich.	1	—	—	—	—	8	. . . .	—	—	1 9 31
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	— 1 32
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	— — 33
—	—	. . . . .	—	—	1	2	—	—	. . . .	—	—	—	4	—	—	. . . .	—	—	1 7 34
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	— — 35
1	2	. . . . .	—	—	7	3	2	2	in selbstmörder. Absicht	—	1	5	8	—	2	. . . .	—	—	20 21 36

II. Privatbahnen.

(Forts.)

		297						298	299		300		301		302		303	
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1866, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet								s. durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge	
		a. Zusammenstoß zweier Züge	b. Entgleisung	c. unrechtzeitige Stellen der Weichen.	d. zufälliges Hineinfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsenbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen			
		Anzahl der Unfälle.					Art	Unfälle.	beschädigt	getödtet.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödtet	beschäd.	get.
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	1	—	—	. . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
38	Leipzig Dresdener . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	d. Zerreißen d. Zugleine	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
42	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Wegeleben . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Oppeln Tarnowitzer . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	1	—	. . . .	—	1	—	—	32	7	—	—	32	7	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rheinische	—	—	1	—	—	. . . .	—	1	5	—	4	—	—	—	9	—	2	2
50	Schleswigsche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Taunus-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	a. Thüringische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtěhrader b. Prag-Weshybka	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn .																		
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
59	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb. .	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	7	—	1	—	—	—	8	—	1	1
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	—	f. Schiebewegung d. vom Zuge getrennten Wagen	1	1	7	4	—	—	—	—	7	4	1	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	8	—	—	—	—	—	8	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	3	1	—	—	—	d. Fahren mit Bahnw. 2; d. Zerreißen d. Zuges 1		7	8	—	7	—	—	—	15	—	3	1
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Warschau Wiener . .	1	14	—	—	1	durch Radreifenbruch	2	18	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Rel. 297) durch eigene Schuld der Betreffenen

Reisende								Bahnbeamte und Arbeiter								Dritte Personen								Zusammen Personen			
b. durch eigenmächtiges Verlassen der fahrenden Züge		c. durch sonstige Ursachen						a. durch Unvorsichtigkeit bei Ausübung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen				a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen							
tödtlich	ver.		tödtlich		verl.			tödtlich	verl.	tödtlich	verl.		tödtlich		verl.	tödtlich	verl.	tödtlich	verl.		tödtlich		verl.	tödtlich		verl.		
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	37
—	—	. . . .	—	—	—	2	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	2	. . . .	—	—	—	4	38
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	39
—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	2	40
—	—	f. Fahrlässigk. wider f. Selbst	4	1	1	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	2	1	. . . .	—	—	8	2	41
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	tödtlich Scheuwerden f. Pferde	1	—	1	2	42 a
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	in selbstmörder. Absicht	—	1	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	—	2	- c
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	43
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	44
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	45
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	46
—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	1	. . . .	—	—	1	3	47
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	durch Nervenschlag	—	1	—	1	48 a
—	—	. . . .	—	—	1	1	—	2	. . . .	—	—	—	1	—	1	. . . .	—	—	1	5	
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- c
—	1	. . . .	—	—	1	—	—	1	. . . .	—	—	1	2	—	2	. . . .	—	—	4	8	49
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	50
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	—	1	51
—	—	d. Verunglückungen a. d. Linie	1	—	2	—	1	2	. . . .	—	—	—	1	—	1	. . . .	—	—	5	5	52 a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	53
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	54
—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	1	55
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	56
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	57 a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- bc
—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	2	1	1	. . . .	—	—	2	4	58
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	59
—	—	. . . .	—	—	—	3	—	1	. . . .	—	—	4	5	—	1	. . . .	—	—	5	11	60
—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	—	1	2	. . . .	—	—	1	3	61 a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	62
1	1	. . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	1	—	—	7	—	1	. . . .	—	—	3	11	63 a
1	—	. . . .	—	—	3	2	—	2	. . . .	—	—	—	4	—	—	. . . .	—	—	4	8	- b
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	1	. . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	1	3	- c
12	2	. . . .	—	—	12	2	5	5	. . . .	—	—	6	7	—	1	. . . .	—	—	38	18	64 a
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	65
—	—	durch Verletzung aus den offenen Wagenthüren	1	1	2	1	—	—	. . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	3	4	66
—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	3	—	67
—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	68
—	—	. . . .	—	—	2	—	—	1	. . . .	—	—	—	2	—	—	. . . .	—	—	2	3	69
—	—	. . . .	—	—	—	10	14	—	. . . .	—	—	—	7	—	—	. . . .	—	—	14	17	70 a
—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	1	- b

Digitized by Google

(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

I. Staatsbahnen.	307 Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								308 Bei diesen Unfällen (Rel. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. absichtliches Einlassen in die Bahn.	e. Achsbrüche.	f. Auffahren e. Zuges an stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Dienst-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
	Anzahl der Unfälle.							Anz.	Anzahl.					Anz.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	3	. . . .	—
2 Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	1	—	—	—	—	. . . .	1	—	—	—	4	. . . .	—
3 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
4 Braunschweigische	2	1	2	—	—	—	. . . .	5	5	1	2	7	. . . .	—
5 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
6 Hannoversche v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66	—	—	—	—	—	3	d. Auffahren eines fremden Frachtzugs a. Gebäude	4	2	—	—	6	. . . .	—
6 Hannoversche v. 1. Juli bis 31. Decbr. 66	—	—	2	—	—	—	. . . .	2	2	—	—	12	. . . .	—
7 Main-Neckar	1	—	—	—	—	—	. . . .	1	1	1	1	—	. . . .	—
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—	durch Selbstbewegung der Wagen u. Zusammenstoß derselben mit einem fahrenden Zuge	1	1	—	—	1	. . . .	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
13 Westfälische	—	—	1	1	1	—	. . . .	3	—	—	—	2	. . . .	—
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	durch Explosion d. Gases u. darauf folgenden Zusammenstoß der Wagen	1	1	—	—	—	23	. . . .	—
15 Sächsische westliche	—	1	—	—	—	—	. . . .	1	2	2	4	10	Postbüreauwagen	1
16 Württembergische	1	1	—	—	1	—	. . . .	3	—	1	1	7	. . . .	—
II. Privatbahnen														
a) unter Staatsverwaltg.														
17 Bergisch Märkische	4	6	—	—	2	1	d. Senkung d. Dammes	14	8	—	—	37	. . . .	—
18 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	durch Anfahren	1	1	—	—	—	. . . .	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
19 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
20 a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
21 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
22 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
b) in Privatverwaltung.														
23 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
25 Altona-Kieler	—	—	1	—	—	—	. . . .	1	1	—	—	—	. . . .	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
27 Berlin-Anhaltische	—	1	1	—	—	1	. . . .	3	—	—	—	5	. . . .	—
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
32 Frankfurt-Hanauer	1	—	—	—	—	—	. . . .	1	—	—	—	4	. . . .	—
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
34 Hessische Ludwigs-E.	—	1	—	—	—	—	. . . .	1	—	—	—	—	. . . .	—
35 Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	. . . .	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	—	2	1	—	—	—	d. Auffahren eines Zug. a. einen andern	5	1	—	14	41	. . . .	—

II. **Privatbahnen.** (Forts.)

(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

	307								308	309					
	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Auffahren v. Züge auf stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.		zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
	Anzahl der Unfälle.							Anz.	Unfälle	Anzahl.					Anz.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
38 Leipzig-Dresdener . . .	1	—	1	—	—	—	. . . .	—	2	1	—	5	1	. . . .	—
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	2	. . . .	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
41 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
42 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
c. Cöthener-Wegelebener .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
43 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
44 Neiße-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
45 Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	5	. . . .	—
47 Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
49 Rheinische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
50 Schleswigsche	—	—	—	—	—	2	. . . .	—	2	1	—	2	8	. . . .	—
51 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
52 a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
b. Werra-E.	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	. . . .	—
53 Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
54 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
55 Böhmische Westbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
56 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
57 Buschtëhrader a. Kralup-Kladno .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	2	. . . .	—
b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
59 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	4	1	—	—	1	*1	d. Nichtbeachtg. der Signale 1 d. unterlass. Signalisirung 1	17	9	9	2	—	67	. . . .	—
61 Kaiserin a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
Elisabeth b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
62 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
63 a. Oesterreichische nördliche .	1	2	—	—	—	2	durch Selbstbewegung von Wagen u. Zusammenst. m. einem entgegenfahr. Zuge	2	7	6	3	2	38	. . . .	—
b. Oesterreichische südöstliche	3	2	—	—	2	1	d. Streifen zweier Züge	1	9	2	—	1	10	. . . .	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .	1	—	—	—	—	1	. . . .	—	2	3	3	1	14	. . . .	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	5	3	—	—	—	9	. . . .	—	17	14	1	3	71	. . . .	—
b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
65 Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
66 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
67 Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
68 Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
69 Niederländische Rhein-E. .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—
70 a. Warschau-Wiener . .	—	1	—	—	—	—	d. Brand der Fahrzeuge	3	4	2	—	—	28	Bahnmeisterwagen	1
b. Warschau-Bromberger .	—	4	—	—	—	—	durch Brand	1	5	—	—	—	—	. . . .	—

(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**

		310			311	312	313	314	315	316	317									
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1866, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:			Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet:					Außerdem wurden (unabhängig von									
		a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen	Reisende durch Unvorsichtigkeit beim Aufspringen auf fahrende Züge	Bahnbeamte und									
										a.		b.		c.		d.		e.	
										durch		durch		durch		durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		durch Arbeiten an der Bahn, Weichenstellen, Rangiren etc. Arbeiten	
1	Badische	2		1	3	—	1	1	—	—	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gerecht. Zwgb.)			—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—	1	2	—	—
3	Bebra-Hanauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—	—	—
5	Friedrich-Franz-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	1		1	2	—	1	—	1	—	2	—	—	—	—	1	1	—	2	—	1	2	—
	Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	2		—	2	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Main-Neckar	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2	—	—	2	1	1	2
11	Preuß. Ostbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	4	—	21	1
12	Saarbrücker	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	1	—	—	1	1
13	Westfälische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	1	—
14	Sächsische östliche			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	1	—	—	—
15	Sächsische westliche			—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	1	1	1	1	2	—
16	Württembergische	4		7	11	—	11	—	—	11	—	—	—	—	—	1	—	—	2	2	1	—	—
	II. Privatbahnen																						
	a) unter Staatsverwaltg.																						
17	Bergisch-Märkische	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—	—	—
18	a. Gößnitz-Geraer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau Reichenberger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	4	5	—	—	4	1	—	2
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	1	—	—	—
21	Rhein-Nahe-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
22	Wilhelms-Bahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																						
23	Aachen-Mastrichter	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Alberts-Bahn		d. Selbstbewegung v. Wagen	1	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	1	1
28	a. Berlin-Hamburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																						
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	2	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	4	1	2	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1	durch Schwenken von Achsen, die von d. Maschine entfernt wurden	1	2	—	—	1	1	—	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	1
32	Frankfurt-Hanauer	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Homburger	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	7	1	1	1	3	—	—

Digitized by Google

317	318	319	320	321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Rol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen									Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:										
Arbeiter			Dritte Personen				Zusammen Personen		a.	b.	c.	d.	e.	f.			Zusammen		
f.			a.		b.				Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche.	sonstige Ursachen.					
durch sonstige Ursachen			durch unbefugtes oder unvorschriftsmäßiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		durch sonstige Ursachen				Anzahl der Unfälle.										
beschä.	get.		bei S.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.									unf.	unf.	
—	—		—	1	—	—	3	1	1	1	—	2	—	d. Eindrechen einer Maschine in eine Drehscheibe			1	5	1
—	—		—	3	—	—	2	8	—	—	—	—	—	—			—	—	2
—	—		—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—			—	1	3
—	—		—	1	—	—	2	3	4	1	—	—	—	durch Selbstbewegung v. Wagen in Folge Sturmes			2	7	4
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	5
—	—		1	3	—	—	4	7	3	2	—	—	—	—			—	5	6
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	
—	—		—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—			—	—	7
—	—		—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—			—	—	8
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	9
—	—		—	—	—	—	10	5	—	—	—	—	—	—			—	—	10
—	—		—	1	—	—	30	2	—	—	—	—	—	—			—	—	11
—	—		—	1	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—			—	—	12
—	—		1	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—			1	1	13
—	—		—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—			—	—	14
—	—		—	—	—	—	6	3	—	—	—	—	—	durch Selbstbewegung eines Wagens			1	1	15
1	—		—	—	—	—	4	3	1	1	—	2	—	—			—	4	16
2	—	Beim Rangiren blieb der ... in einer Weichenspitze stecken	2	1	—	—	7	4	—	—	1	2	—	—			—	3	17
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	18a
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	19a
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	—		1	2	—	—	9	11	—	—	—	—	—	—			—	—	20a
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	1		—	1	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—			—	—	- c
—	—		—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—			—	—	21
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	22
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	23
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—			—	1	24
—	—		—	—	b. Entladen von Güterwagen		—	1	—	—	—	—	—	—			—	—	25
—	—		—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—			—	—	26
—	—		—	1	—	—	7	2	—	—	—	—	—	—			—	—	27
—	—		—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—			—	—	28
—	—		—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—			—	—	29
—	—		—	—	—	—	8	1	—	—	—	—	—	—			—	—	30a
—	—		—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—			—	—	- b
—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—			—	—	- c
—	—		—	2	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—			—	—	31
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	32
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	33
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	34
—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	35
—	—		3	2	—	—	9	13	—	—	—	—	—	—			—	—	36

II. Privatbahnen.
(Forts.)

(Forts.) I. **Unfälle** b) **auf den Bahnhöfen,**

	310			311	312		313		314		315		316		317									
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1866, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:				Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet:								Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und											
	a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.		Zusammen	Reisende		Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		Reisende durch Unvorsichtigkeit, Leichtsinn, Trunkenheit oder Verlassen der Fahrzeuge u. sonstige Ursachen		a. durch unvorsichtiges oder unvorsichtiges Verlassen oder Besteigen d. Fahrzeuge		b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge		c. durch unvorsichtiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten des Geleises		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit bei Bau-, Werkstätten- ꝛc. Arbeiten	
	Unf.		Unf.	Unfälle.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Leipzig-Dresdener . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	1	—	—	2	—
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	1. Herabfallen einer Platte von einem Schornstein	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	1	—	—	9	—	7	—
42 a. Magdeburg-Halberstädter	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	—	2	—	2	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—
c. Cöthen-Wegelebener . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	1	—	—	—
43 Mecklenburgische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44 Neisse-Brieger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
45 Niederschlesische Zweigbahn .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 Ostpreußische Südbahn . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	2	. . . . .	—	2	—	—	2	1	—	—	2	1	—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	1	2
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rheinische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	3	5	1	1	2	2	1	1
50 Schleswigsche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Taunus-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
52 a. Thüringische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
53 Tilsit-Insterburger . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54 Aussig-Teplitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55 Böhmische Westbahn . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Brünn-Rossitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57 Buschtěh-radern	a. Kralup-Kladno .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	b. Prag-Weseliska	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Pferde-Bahn . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
59 Graz-Köflacher	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	1	. . . . .	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1	1	1	—	10	—	3	—	—	—	4	—
61 Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn .	1	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	1	1	—	1	1	2	—	—
	b. Pferde-Bahn .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	1	2	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	6	—	1	1	1	—	—	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	2	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	1	2. Selbstbewegung v. Wagen	1	2	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	1	—	4	—	2	—	8	—	2	—
b. Nordtiroler	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Theiß-Bahn	1	2. Zusammenstoß zweier Lokomotiven	1	2	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—
67 Turnau-Kralup-Prager . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Lüttich-Mastrichter . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E. .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—
70 a. Warschau-Wiener . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

317	318	319	320	321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Rel. 310) durch eigene Schuld der Betreffenen								Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							
Arbeiter		Dritte Personen				Zusammen Personen		a.	b.	c.	d.	e.	f.		
f. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen				Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche.	sonstige Ursachen.		Zusammen
beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	Anzahl der Unfälle.					unbes.	unbes.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	37
—	—	—	—	—	—	6	1	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	19	1	—	—	—	—	—	—	—	41
—	1	1	—	—	—	9	1	—	—	—	—	—	—	—	42a
—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	48a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	2	—	durch Unvorsichtigkeit beim Güterverladen	2	1	13	10	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	52a
—	—	—	—	beim Betreten u. Einbrechen in e. Brunn.	1	1	2	1	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	57a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- bc
—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
—	—	—	—	durch Selbstmord	—	1	19	3	2	—	10	3	—	durch Streifen der Züge 1	16	60
—	—	—	—	d. Herabfallen von Bäken	—	1									
—	—	—	1	—	—	—	3	5	—	—	—	—	—	—	—	61a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
—	—	—	—	—	3	1	9	3	—	—	—	—	—	—	—	63a
—	—	1	2	—	—	—	10	4	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	17	—	10	13	15	2	—	durch Bruch des Rades 2 durch Sturm 1	43	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
—	—	1	—	—	—	—	2	3	1	—	—	—	—	—	1	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b

I. Staatsbahnen.	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Lastwagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	323 II. Achsbrüche. von ... bis Ende 1865.	324 In den früheren Jahren bei Lokomotiven.	325 bei Tendern.	326 a. bei eigenen Personenwagen.	326 b. bei fremden Personenwagen.	327 a. bei eigenen Lastwagen.	327 b. bei fremden Lastwagen.	328 Im Betr.-Jahre bei Lokomotiven.	329 bei Tendern.	330 a. bei eigenen Personenwagen.	330 b. bei fremden Personenwagen.
	Anzahl.					Anzahl der Achsbrüche.							Anzahl der Achs-			
1 Badische	1	—	—	5		1840	8	5	2	—	190	s. 327a	3	1	—	—
2 Bayerische (u. gpcht. Zwgb.)	—	—	—	—		1845	s. 327a	s. 327a	s. 327a	s. 327a	180*	s. 327a	—	1	2	—
3 Bebra-Hanauer	—	—	1	1		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Braunschweigische	—	—	—	10		1857	2	—	1	—	8	5	1	2	—	—
5 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	5	1	—	4		1847	7	10	7	—	106	—	—	1	—	—
(v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	—	—	—	—		1847	7	11	7	—	108	—	—	—	—	—
7 Main-Neckar	—	—	—	—		1846	—	5	3	—	21	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	—	—	—		1850	—	2	6	1	14	18	—	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—		1863	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—		1850	15	2	5	—	100	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—		1854	11	2	1	—	3	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—		1852	4	4	—	—	3	32	—	—	—	—
13 Westfälische	2	—	3	11		1850	2	1	5	—	15	1	—	1	—	—
14 Sächsische östliche	—	—	—	—		1847	1	11	9	—	20	—	—	—	—	—
15 Sächsische westliche	—	—	—	1		1843	1	17	3	—	52	—	—	—	—	
16 Württembergische	1	1	—	2		1854	9	11	3	—	33	—	—	1	—	—
II. Privatbahnen.																
a) unter Staatsverwaltg.																
17 Bergisch-Märkische	2	—	—	5		1841	7	5	14	—	71	—	—	1	—	—
18 a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—		1848	—	4	1	—	5	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20 a. Oberschlesische	—	—	—	—		1842	16	—	—	—	108	2	1	1	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—												
c. Stargard-Posener	—	—	—	—		1848	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—
21 Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—		1861	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—
22 Wilhelms-Bahn	—	—	—	—		1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																
23 Aachen-Mastrichter	—	—	—	—		1854	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—
24 Alberts-Bahn	—	—	—	4		1857	—	—	—	—	38	—	—	—	—	—
25 Altona Kieler	—	—	—	—		1844	2	1	6	—	33	s. 327a	1	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—		1858	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—
27 Berlin-Anhaltische	—	—	—	—		1841	16	—	9	—	45	—	—	—	—	—
28 a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—		1848	7	1	—	—	48	29	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer																
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—		1856	12	3	—	1	12	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	—	—	—		1852	5	—	2	—	17	—	—	—	1	—
b. Hinterpommer.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Vorpommersche	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—		1852	4	—	—	—	59	—	1	—	—	—
32 Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—		1848	4	—	1	—	2	6	1	—	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—		1860	2	1	—	—	—	2	—	—	—	—
35 Homburger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—		1846	2	10	1	2	53	27	1	1	—	—

Achsbrüche.

331		332	333	334	335	
1866						
a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	Zusammen bis Ende 1866	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Rel. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
Brüche.		Achsbr.			Achsbr.	
—	—	209	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 5¼" Durchmesser in der Nabe	26	8,04	1
9	1	193	„ Lastwagen	22	8,77	2
—	—	—		—	—	3
3	1	23	bei 4rädrigen Lastwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen von 3¾—4¼" Durchmesser	10	2,30	4
—	—	—		—	—	5
2	—	133	bei Güterwagen	19	7,0	6
2	—	135		19½	6,9	
—	—	29	bei 4rädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchst.) 3" 8"' stark waren	21	1,38	7
—	1	42	„ Lastwagen-Achsen unter 4½" Stärke	17	2,47	8
—	—	3		4	0,75	9
—	—	122	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	17	7,18	10
—	—	17	„ Lokomotiv-Achsen	13	1,31	11
3	—	46	„ Kohlen- und Güterwagen-Achsen	15	3,07	12
—	1	26	„ 4rädr. offenen Güterwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit mit eis. Bündelachsen von 4" Stärke	16	1,62	13
1	—	42	„ eisernen Güterwagen-Achsen von 3⅞" Durchmesser	20	2,11	14
—	—	73	„ 4rädrigen Güterwagen mit Achsen von gehämmertem Eisen von 3⅝" Stärke ꝛc.	24	3,04	15
5	—	62	„ Güterwagen mit schmiedeeisernen Achsen	12	5,16	16
12	1	111	bei 4rädr. Güterwagen. Die in den früheren Jahren gebrochenen Achsen waren theils Patentbündel, theils gewöhnlich aus Feinkorn geschmiedet. Von den 11 in 1866 gebrochenen waren 3 Patentbündel, 3 Feinkorn geschmiedet, 2 gewöhnlich geschmiedet, 4 Gußstahl, 1 Bündeleisen und 1 Puddelstahl	26	4,27	17
—	—	—		—	—	18a
—	—	—		—	—	- b
—	—	10	bei eisernen Tenderachsen von 3½—3⅞" u. dergl. Lastwagen-Achsen von 3¾—4¼" Durchm.	18	0,56	19a
—	—	—		—	—	- b
—	—	128	bei 6rädrigen Lastwagen mit englischen Patentachsen von 3¾" Durchmesser in der Nabe	25	5,12	20ab
—	—	6	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2⅝—3½" Durchmesser	18	0,33	- c
—	1	5	„ fremden Lastwagen-Achsen	6	0,83	21
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅜—4" Durchmesser	21	0,76	22
—	—	3	bei Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	13	0,23	23
1	—	39	„ den für die Zweigbahnen bestimmten Kohlenwagen mit 3½" starken Achsen aus Walzeisen	12	3,25	24
—	—	43	„ Grädr. Personenwag. u. bei 4-, 6- u. 8rädr. Güterwag. mit Achsen von 3⅜—4" Durchm. m. kurzen Naben	23	1,87	25
—	—	5	„ fremden Güterwagen-Achsen	8	0,625	26
—	—	70	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¾" Durchmesser	26	2,69	27
—	—	85*	„ 4- und 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	19	4,47	28
—	1	29	„ Lokomotiv- und bei Lastwagen-Achsen aus Patent-Bündeleisen	11	2,64	29
—	—	25	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅛—3⅜" Durchmesser	15	1,66	30a
—	—	—		—	—	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	64	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅞" Stärke in der Nabe	15	4,26	31
—	—	14	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	18	0,77	32
—	—	—		—	—	33
1	—	6	bei Achsen der fremden Lastwagen	7	0,85	34
—	—	—		—	—	35
27	5	129	bei Gußstahl-Achsen unter 4rädrigen Güterwagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit und bei eisernen Achsen an 4rädrigen Güterwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit	21	6,14	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven. Anzahl.	b. Tender. Anzahl.	c. Personenwagen. Anzahl.	d. Lastwagen. Anzahl.	e. sonstige Fahrzeuge. Anzahl.	323 von … bis Ende 1865.	324 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren: bei Lokomotiven. Anzahl der Achsbrüche.	325 bei Tendern. Anzahl der Achsbrüche.	326 a. bei eigenen Personenwagen. Anzahl der Achsbrüche.	326 b. bei fremden Personenwagen. Anzahl der Achsbrüche.	327 a. bei eigenen Lastwagen. Anzahl der Achsbrüche.	327 b. bei fremden Lastwagen. Anzahl der Achsbrüche.	328 Im Betr.-Jahre: bei Lokomotiven. Anzahl der Achs-	329 bei Tendern. Anzahl der Achs-	330 a. bei eigenen Personenwagen. Anzahl der Achs-	330 b. bei fremden Personenwagen. Anzahl der Achs-
37	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	1	1	—	2	—	1848	—	2	—	3	3	12	—	—	—	—
38	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	1849	7	4	3	—	39	1	1	1	—	—
39	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—
40	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	1851	—	—	3	—	31	2	—	—	—	—
41	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	1854	8	1	1	—	2	3	1	—	—	—
42	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	1855	1		—	—	7	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	1849	—	1	2	—	6	—	—	—	—	—
	c. Cöthen-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
44	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
46	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	1859	—	2	—	—	39	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rheinische	—	—	—	—	—	1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—
50	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
51	Taunus-E.	—	—	—	—	—	1840	19	4	5	—	23	1	—	—	1	—
52	a. Thüringische	—	—	—	—	—	1846	7	13	12	2	38	14	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	1859	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
53	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	1859	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
55	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno	—	—	—	—	—	1863	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
	Buschtěhrader b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtěhrader c. Pferde-Bahn																
58	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	1859	—	4	—	—	12	1	—	—	—	—
59	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
60	Kaiser Ferdinands Nordb.	8	—	—	26	—	1857	18	54	11	—	208	29	—	5	—	—
61	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	—	—	—	—	1859	—	11	—	—	8	2	—	5	—	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	1856	15	42	3	1	90	7	—	2	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	1856	4	9	4	—	145	9	—	2	1	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	1856	2	1	2	—	45	—	—	1	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	6	—	—	70	—	1860	26	29	2	5	110	4	12	13	1	—
	b. Nordtiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	1859	7	—	—	—	—	3	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	1858	—	—	1	—	6	6	—	1	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	5	—	—	1855	18	—	—	—	13	2	4	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	1858	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

331	332	333	334	335	
		Achsbrüche.			
1866 a. bei eigenen Lastwagen. Brüche.	1866 b. bei fremden Lastwagen. Brüche.	Zusammen bis Ende 1866 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	20	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3¼—4" Nabenstärke	19	1,05	37
—	—	56	„ Lastwagen	18	3,11	38
—	—	12	„ den schwachen eisernen Achsen der alten Personenwagen (unter 3" Durchm.) u. an d. Kurbelachsen d. Maschinen	31	0,39	39
—	—	36	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl und 3¼" im Durchmesser	15	2,40	40
2	2	20	„ Lokomotiv-Achsen	13	1,54	41
—	—	8	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅜" Durchmesser	12	0,66	42a
—	—	9	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3¼ und 3½" Durchmesser in der Nabe	18	0,50	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	21	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½" engl. Durchmesser	20	1,05	43
1	—	1	„ 8rädr. Güterwagen mit Achsen aus gewalztem Eisen von 3½" Durchmesser in der Nabe	19	0,05	44
2	—	14	„ offenen 4- und 8rädrigen Güterwagen mit 3⅝" starken Patent-Bündelachsen	20	0,70	45
—	—	—		—	—	46
—	—	—		—	—	47
7	—	48	bei Kohlenwagen	8	6,0	48a
—	—	1	„ Kohlenwagen	4	0,25	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	26	bei Krumm-Achsen der Lokomotiven und bei 3½" starken Achsen der Lastwagen	17	1,53	49
—	—	1	„ einer Tender-Achse	1	1,0	50
2	—	55	„ Kurbel-Achsen der Lokomotiven und bei Lastwagen-Achsen aus Eisen von 3¼—4" Nabenstärke	27	2,0	51
—	—	86	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¾" Stärke	20	4,30	52a
—	—	3	„ Lastwagen-Achsen	8	0,375	- b
—	—	—		—	—	53
—	—	2	bei Lastwagen mit Hohlachsen	8	0,25	54
—	—	—		—	—	55
—	—	—		—	—	56
—	—	2	bei Kohlenwagen mit Hohlachsen	4	0,50	57a
—	—	—		—	—	- b c
—	—	17	bei 4rädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4" Nabenstärke	8	2,12	58
—	—	2	„ Kohlenwagen	7	0,286	59
27	2	354	„ 4rädr. offenen Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Achsen mit 2" 6"' bis 3" starken Stummeln	10	35,4	60
3	1	30	„ eisernen Tender-Achsen von 5" Stärke. Die Brüche erfolgten dicht hinter der inneren Radnabe	8	3,75	61a
—	—	—		—	—	- b
—	—	—		—	—	62
5	3	168	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen, cylindrischen Achsen von 4" Stärke	11	15,27	63a
13	4	191	„ bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen, cylindrischen Achsen von 4" Stärke	11	17,36	- b
6	—	57	„ bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 4" Stärke	11	5,18	- c
2	1	205	„ Lastwagen	7	29,28	64a
—	—	1	„ einer Lokomotiv-Achse	1	1,0	- b
—	1	11	„ Lokomotiv-Achsen	8	1,37	65
1	3	18	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen, welche cylindrisch, packetirt und gewalzt waren und zwischen den Rädern 5" und in der Nabenöffnung 4⅞" Durchmesser hatten	9	2,0	66
—	—	—		—	—	67
—	—	—		—	—	68
1	1	39	bei Lokomotiv-Achsen	12	3,25	69
—	—	1	„ einer Tender-Achse	11	0,09	70a
—	—	—		—	—	- b

	I. Staatsbahnen.	336		337		338	339	340	341	342	343	344	345
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1866.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1866		Zusammen bis Ende 1866.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:					
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Mauerwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	Dauer der Unterbrechung
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Loth	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tag.
1	Badische	—	36	—	6	42	23,5	—	—	—	—	. . . .	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	—	189	—	11	200	15,2 – 23,4	—	—	—	—	nicht notirt	— n. notirt
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 8
4	Braunschweigische	—	—	4	—	4	19	—	—	—	—	. . . .	—
5	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	—	100	—	9	109	20—22	—	—	—	—	. . . .	—
	Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	—	109	—	4	113	20—22	—	—	—	—	. . . .	—
7	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
8	Main-Weser	—	7	—	1*	8	20,24	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 34
9	Nassauische	—	—	—	1	1	22,13	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 33*
10	Niederschl.-Märk. u. Schl.-Gb.	—	307	—	10	317	20,6	—	—	—	—	. . . .	—
11	Preuß. Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—	. . . .	—
12	Saarbrücker	13	9	1	2	25	24 u. 24½	—	—	—	—	. . . .	—
13	Westfälische	3	2	2	2	9	20,58	—	—	—	—	. . . .	—
14	Sächsische östliche	—	146	—	7	153	14—17	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 5 resp. 140 u. 77*
15	Sächsische westliche	29	107	—	5	141	16 u. 17	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse b. Anfanzerreißen per Zoll	1 25 – 180* 1 2*
16	Württembergische	*	1	—	1	2	18,25	—	—	—	—	. . . .	—
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
17	Bergisch-Märkische	128	12	—	11	151	22,75	—	—	—	—	. . . .	—
18	a. Goßnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 25*
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 53*
19	a. Löbau-Zittauer	—	4	—	—	4	19	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 76*
	b. Zittau-Reichenberger	—	1	—	—	1	19	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 71*
20	a. Oberschlesische	17	38	—	—	55	14—20,25	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	2	—	2	4	20,57	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
21	Rhein-Nahe-E.	—	1	—	2	3	—	—	—	—	—	. . . .	—
22	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b) in Privatverwaltung.												
23	Aachen-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
24	Alberts-Bahn		1	—	—	1	17,5	—	—	—	—	. . . .	—
25	Altona-Kieler	—	17	—	—	17	17,0	—	—	—	—	. . . .	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
27	Berlin-Anhaltische	27	35	—	2	64	22,2	—	—	—	—	. . . .	—
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	52	1	3	—	56	17,5 – 20,11	—	—	—	—	. . . .	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	38	—	2	40	(15, 18⅔, 21, 22½, 23)	—	—	—	—	. . . .	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	98	—	2	100	15 u. 22½	—	—	—	—	. . . .	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 22
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 40
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 2
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	156	—	49	206	21—23	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 27

	336		337		338	339	340	341	342	343	344	345
II. **Privatbahnen.** (Forts.)	III. **Schienenbrüche.**						IV. **Verkehrs-Störungen** im Betriebs-Jahre 1866.					
	In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1866		Zusammen bis Ende 1866.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung.
	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in Folge kriegerischer Ereignisse	2 12
38 Leipzig Dresdener	—	39*	—	8	47	—	—	—	—	—	durch Zerstörung der Elbbrücke bei Riesa in Folge des Krieges	1 5
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	100	—	—	—	100	8,0	—	—	—	—	. . . .	— —
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	1	—	—	1	21,1	—	1	—	—	. . . .	— 1
41 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	1	—	1	—	2	21,0	—	—	—	—	. . . .	— —
42 a. Magdeburg-Halberstädter	5	9	—	—	14	20,66 resp. 17,0	—	—	—	—	. . . .	— —
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
c. Cöthener-Wegelebener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
43 Mecklenburgische	60	—	—	—	60	18,87	—	—	—	—	. . . .	— —
44 Neiße-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
45 Niederschlesische Zweigbahn	—	11	—	1	12	17 u. 20	—	—	—	—	. . . .	— —
46 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
47 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
49 Rheinische	—	8*	—	2	10	23	—	—	—	—	. . . .	— —
50 Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	— 2
51 Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 41
52 a. Thüringische	—	59	—	3	62	17—20	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 14*
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 29—49*
53 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	— —
54 Aussig-Teplitzer	—	2	—	—	2	22	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 45
55 Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 39
56 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 52
57 Buschtěh rader a. Kralup-Kladno	—	1	—	1	2	22,4	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 43
57 Buschtěh rader b. Prag-Weshobka c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 43
58 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
59 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
60 Kaiser Ferdinands Nordb.	818	8	—	1	827	12,66, 19,3 u. 23,0	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 35,5*
61 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	37	—	8	45	22,4	—	—	—	—	. . . .	— —
61 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
63 a. Oesterreichische nördliche	1709	89	2	23	1823	13,44, 17,92, 22,4 u. 23,52	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 8
b. Oesterreichische südöstliche	—	34	—	11	45	17,92, 22,4, 23,52	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 16
c. Wien-Neu-Szönyer	—	8	—	—	8	21,8, 22,4 u. 23,52	—	—	—	—	. . . .	— —
64 a. Südbahn, Oesterreichische	—	4*	—	—	4	23	—	—	—	—	. . . .	— —
b. Nordtiroler	—	3	—	—	3	22,4	—	—	—	—	. . . .	— —
65 Süd-Norddeutsche	—	6	—	4	10	22,6	—	—	—	—	d. Kriegs-Ereignisse	1 69
66 Theiß-Bahn	—	52	—	—	52	22,3	—	—	—	—	. . . .	— —
67 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	1	1	18,0	—	—	—	—	durch Kriegs-Ereignisse, namentl. Sprengung der Eisenbrücke bei Neratowitz	1 75
68 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
69 Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
70 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	— —

Abſchnitt F.

Ueberſicht der angeſtellten Beamten und beſchäftigt geweſenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten ſind in der Statiſtik pro 1864 enthalten.

Abſchnitt G.

Stand der Beamten-Penſions- und Unterſtützungs-Kaſſe.

	I. Staatsbahnen.	346	347	348	349	350	351	352	353	
			Einnahme pro 1866.							
		Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke 2c.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (u. gepcht. Zwgb.)	484 127	22 180	32 659	11 428	—	6988	73 255	25 332	17 766
3	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Braunschweigische	92 128	3365	16 935	—	1647	6	21 953	372	1159
5	Friedrich-Franz-E.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hannoversche (v. 1. Juli 65 bis 30. Juni 66)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hannoversche (v. 1. Juli bis 31. Dezbr. 66)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Main-Neckar	9961	400	—	564	—	526	1490	—	—
8	Main-Weser	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	24 157	1061	4717	3000	664	186	9628	86	180
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	416 521	18 659	33 160	8036*	—	438	60 293	12 310	11 110
11	Preuß. Ostbahn	369 249	17 371	22 231	13 080	in Kol. 351	79 579	132 261	2050	3210
12	Saarbrücker	76 623	3419	8627	2233	363	47	14 689	1261	752
13	Westfälische	157 716	6576	9643	4000	149	194	20 562	1284	1375
14	Sächsische östliche	306 709	12 644	23 839	9607	545	1849	48 484	2138	7022
15	Sächsische westliche									
16	Württembergische	183 759	8722	16 179	5623	—	2278	32 802	1416	933
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	424 710*	18 217	39 438	8960	5545	4252	76 412	4623	6435
		72 149	3183	4743	3491	1061	—	12 478	869	—
18	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
20	a. Oberschlesische	348 800	15 087	22 812	7560	1512	657	47 628	9560	10 508
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	90 826	4169	4873	3300	414	—	12 756	1954	2137
21	Rhein-Nahe-E.	51 690*	2438	4996	2425	443	1604	11 906	596	379
		7844	373	617	809	76	—	1875	—	—
22	Wilhelms-Bahn	100 441	4227	4549	3000	1479	166	13 421	1068	1409
	b) in Privatverwaltung.									
23	Aachen-Mastrichter	—	—	—	173	—	104	277	—	—
24	Alberts-Bahn	3898	198	721	650	—	348	1917	—	—
25	Altona-Kieler	74 411	5366	4106	2000	7137	996	19 605	1468	3444
26	Bayerische Ostbahnen	177 600	9679	14 557	28 571	—	2369	55 176	484	1534
27	Berlin-Anhaltische	256 522	10 917	19 954	5687	744	555	37 857	6477	2229
28	a. Berlin-Hamburger	330 532	15 349	13 662	7500	2607	3317	42 435	3385	5935
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	66 874	2899	7023	2757	115	1	12 795	8226	2514
30	Berlin-Stettiner a. Berlin-Stettin	254 397	12 243	21 184	12 770	—	3627	49 824	3370	3525
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.									
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche									
	Berlin-Stettiner d. Stettin-Starg.	17 491	800	963	600	—	560	2923	741	12
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	85 016	3484	4549	4500	245	3639	16 417	2601	1989
32	Frankfurt-Hanauer	23 444	1009	1197	857	—	142	3205	100	684
33	Glückstadt-Elmshorner	5298	228	526	—	—	262	1016	36	95
34	Hessische Ludwigs-E.	73 834*	3793	7558	4571	1227	355	17 504	in Kol. 353b	1309
35	Homburger	2279	123	406	286	—	295	1110	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	401 607	19 567	26 731	7389	4426	10 583	68 696	4080	509

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1866.									Im Jahre 1866 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1866.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
in Rol. 353b	11 069	2659	—	10 131	771	67 728	489 854	ca. 6000	183	758	in Rol. 363b	1027	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
546	6366*	—	—	3128	—	11 571	102 510	4299	11	75	57	1063	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	1267	—	—	—	1267		10 184	—	—	—	—	38	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
in Rol. 353a	—	102	—	—	—	368	33 417	562	2	4	7	—	9
4071	—	2212	—	—	416	30 119	446 695	2195	151	249	318	—	10
2233	453	2279	in Rol. 359	—	78 248	88 473	413 037	1924	35	94	188	21	11
794	150	3228	—	—	4	6189	85 123	666	11	22	46	7	12
1382	—	712	—	—	12	4765	173 513	853	22	42	107	—	13
366	403	1500	—	—	152	11 581	343 612	3297	47	207	50	11	14u. 15
263	348	887	—	1	11	3859	212 703	1883	22	50	70	13	16
3759	—	3304	34	—	64	18 219	482 903	2597	48	117	288	—	
—	—	49	14	—	4	936	83 691	257	5	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	18a
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	19a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
2736	20	1120	—	50	1	23 995	372 433	1895	95	178	307	2	20a u. b
505	211	63	—	262	—	5132	98 450	356	20	44	51	14	- c
235	—	699	—	—	15	1924	61 672	359	5	11	13	—	
—	—	—	—	—	10	10	9709	108	—	—	—	—	21
in Rol. 353b	—	161	6	—	235	2879	110 983	401	17	25	—	—	22
—	—	—	—	277	—	—	—	—	—	—	—	—	23
—	—	2	—	—	4	6	5809	150	—	—	—	—	24
116	355	—	—	228	21	5632	88 384*	765	17	85	12	2	25
in Rol. 353b	405	143	—	—	28	2594	230 182	1847	10	41	—	25	26
26	—	214	—	1299	600	10 845	283 534	1143	64	51	3	85	27
411	—	8	—		179	9918	363 049	1331	41	140	12	—	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	201	—	470	5	11 416	68 253	885	98	65	14	—	29
—	—	866	—	—	100	7861	296 360	1385	35	58	—	—	30a - c
49	169	13	—	—	30	1014	19 400	68	9	1	8	1	- d
in Rol. 353b	20	337	—	—	493	5440	95 993	767	37	58	67	1	31
—	—	28	—	—	—	812	25 837	146	1	12	1	—	32
—	—	42	—	40	207*	420	5894	58	1	6	—	—	33
in Rol. 353b	—	—	—	—	—	1309	90 029	677	4	26	4	—	34
—	—	—	—	—	—	—	3389	54	—	—	—	—	35
107	14 287	—	—	—	4206	23 189	447 114	3302	90	27	13	1131	36

II. Privatbahnen. (Forts.)	346	347	348	349	350	351	352	353	
	Einnahme pro 1866.								
	Bestand am Schlusse des Jahres 1865.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke 2c.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37 Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	107 426	4657	4626	2800	—	2183	14 266	170	2051
38 Leipzig-Dresdener . . .	149 130	7626	7110	5000	—	662	20 398	2389	7554*
39 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	3488	171	3	571	—	—	745		—
40 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	25 911	1033	2444	—	—	817	4294	in Rol. 353b	224
41 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	134 576	7834	6890	1000	—	2167	17 891	10 451	5256
42 a. Magdeburg-Halberstädter	60 733	4047	4219	—	—	2374	10 640	3987	1309
b. Magdeb.-Wittenbergesche	77 997	3557	2986	600	—	1423	8566	514	943
c. Cöthen-Wegelebener . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
43 Mecklenburgische	68 322	2966	2211	813	—	1940	7930	—	374
44 Neisse-Brieger	18 981	761	733	1000	498	23	3015	386	241
45 Niederschlesische Zweigbahn .	32 905	1389	1370	1000	334	66	4159	182	250
46 Oppeln-Tarnowitzer . . .	18 708	858	1994	431	689	18	3990	166	131
47 Ostpreußische Südbahn . .	1117	142	2941	979	in Rol. 351	5115	9177	—	—
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn . b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer .	144 472	7673	14 841	5714	—	907	29 135	5835	in Rol. 353a
49 Rheinische	215 959*	11 316	23 122	6302	—	6007	46 747	1848	2627
50 Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51 Taunus-E.	45 280	1867	1588	2857	—	182	6494	5619	in Rol. 353a
52 a. Thüringische	227 527	16 392	8990	6000	5397	1613	32 392	3947	2928
b. Werra-E.	45 647	2176	3170	2400	201	389	8336	25	302
53 Tilsit-Insterburger . . .	589	84	1792	710	92	23	2701	—	—
54 Aussig-Teplitzer	23 648	1958	1126	667	—		3751		—
55 Böhmische Westbahn . .	24 500	1565	6344	—	—	107	8016	—	778
56 Brünn-Rossitzer	2674*	155	1281	1257	—		2693		—
57 Buschtéhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	39 988	3350	1016	846	—	19	5231	3614	in Rol. 353a
58 Galizische Carl-Ludwig-B. .	181 588	12 934	11 921	6667	—	533	32 055	—	457
59 Graz-Köflacher	7020	369	994	667		—	2030		—
60 Kaiser Ferdinands Nordb. .	933 093	53 160	33 682	16 666	41 788	2098	147 394	23 860	17 079
61 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	240 572	12 531	19 728	9864	15 942	932	58 997	490	945
62 Mohacs Fünfkirchener . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer . .	1 068 314	58 485	48 937	26 339	2077	587	136 425	21 614	10 578
64 a. Südbahn, Oesterreichische b. Nordtiroler	434 693*	40 247	41 839	37 194	—	1146	120 426	4266	2314
65 Süd-Norddeutsche . . .	63 609	3111	3411	—	2067	—	8589	1998	—
66 Theiß-Bahn	170 662	7852	11 530	—	4209	209	23 800		1205
67 Turnau-Kralup-Prager . .	—*	15	2094	1733	—	59	3901	—	—
68 Lüttich-Mastrichter . . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E. .	25 054*	1111	—	—	—	16 291	17 402		—
70 a. Warschau-Wiener . b. Warschau-Bromberger	117 157	5674	13 423	5472	7824	7020	39 413	2576	in Rol. 353a

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1866.									Im Jahre 1866 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1866.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
in Kol. 353b	—	12	—	—	—	2233	119 459	476	8	58	—	—	37
541*	90	148	—	—	2	10 724	158 804	549	24	138*	43*	2	38
—	—	—	—	—	—	—	4233	—	—	—	—	—	39
41	—	—	—	—	9	274	29 931	286	1	7	1	—	40
—*	—	—	—	—	298	16 005	136 462	632	105	92	—	—	41
s Kol. 353b	—	168	—	225	29	5718	65 655	566	50	26	—	—	42a
" 353b	60	—	—	—	2	1519	85 044	286	9	15	—	7	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
121	—	—	—	—	—	495	75 757	104	—	8	2	—	43
22	—	—	—	—	5	654	21 342	88	5	7	7	—	44
62	—	72	—	—	2	568	36 496	167	6	6	7	—	45
31	10	44	—	—	3	385	22 313	154	3	3	7	—	46
—	—	49	in Kol. 359	—	4947	4996	5298	173	—	—	—	—	47
in Kol. 353a	257	—	—	—	136	6228	167 379	1160	14	73	142	23	48
313	586	180	—	7898	17	13 469	249 237	2334	47	85	33	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	5619	46 135	176	22	42	—	—	51
69	—	310	—	—	129	7383	252 536	835	39	60	6	—	52a
—	—	—	—	—	173	500	53 483	387	1	8	—	—	- b
—	—	127	—	—	—	127	3163	86	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	27 399	81	—	—	—	—	54
—	100	155	—	—	—	1033	31 483	317	—	2	—	—	55
—	—	24	—	—	—	24	5343	35	—	—	—	—	56
in Kol. 353a	—	—	—	—	—	3614	41 605	171	40	3	46	—	57
—	222	336	—	—	1635	2650	210 993	768	—	3	—	5	58
—	40	213	34	—	—	287	8763	49	—	1	—	—	59
2491	—	2872	—	—		46 302	1 034 185	1914	93	161	37	—	60
80	730	159	—	—	34	2438	297 131	916	1	8	2	10	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
215	857	4244	—	1961	496	39 965	1 164 774	1410	72	91	9	6	63
740	—	1155	—	—	146	8621	546 498*	1437	29	27	57	—	64
—	39	156	653	—	—	2846	69 352	391	4	—	—	1	65
—	411*	91	—	—		1707	192 753	785	—	5	—	7	66
—	—	—	—		3	3	3898	133	—	—	—	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
—	5279	—	—	—	54	5333	37 123	—	—	—	—	40	69
306	—	1476	—	—	6501	10 859	145 711	1110	4	30	35	—	70

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1866.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahnen umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

1. die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . . 55,02 Meilen,

2. die Zweigbahnen:

a)	die Hafenbahn von Mannheim nach dem Rheinhafen, welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, von	0,33 „
b)	von Heidelberg über Mosbach (7,05 M.) nach Würzburg . . . . . von welcher die Strecken Mosbach-Osterburken (3,76 Meilen) am 25. August und Osterburken-Würzburg (10,54 M.) am 1. Nov. 1866 eröffnet wurden;	21,13 „
c)	von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17 „
d)	„ Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke (Carlsruher Rheinbahn)	1,31 „
e)	„ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden)	0,58 „
f)	„ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85 „
g)	„ Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn), eröffnet am 2. Juli 1866 . .	4,40 „
h)	„ Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn)	0,42 „
i)	„ Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn)	2,05 „
k)	„ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,23 „
l)	„ Singen nach Engen, eröffnet am 6. September 1866, ...	1,93 „
	zusammen	95,34 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der Strecken ad 2b, g und l . . . . . 80,40 Meilen.

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke), von Dinglingen nach Lahr und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern gebaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den 3 Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte spezielle Mittheilungen.

IV. Ebenso ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 167 das Nähere über die **Beamten-Pensionskasse** und den Privat-Unterstützungs-Verein enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 11 Mitgliedern fungiren 4 für die Postverwaltung.

86. Das Anlage-Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1866 . . . 53 179 495 Thlr., nämlich 44 347 143 Thlr. bis Ende 1865 und 8 832 352 Thlr. für die im Jahre 1866 eröffneten Strecken von 20,4 Meilen. Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 8 832 352 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecken reducirten Betrage, und zwar mit 3 377 675 Thlrn., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kol. 86 aufgeführte Summe von 47 724 818 Thlrn.

87. Diese Durchschnittssummen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 53 179 495 Thlrn. berechnet.

122. Die vor den Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 1125 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben Bezahlung nicht geleistet wird.

141. Außerdem haben die Postwagen auf fremden Bahnen 25 509 Achsmeilen zurückgelegt.

168, 170 u. 171. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

209. Dies ist die für die Beförderung der Postwagen gezahlte Aversional-Summe.

230 u. 248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.

250. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Entschädigungen im Personen- und Güterverkehre.

346—365. Wegen der Pensionskasse siehe ad IV dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 S. 167.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1865 bis ult. September 1866.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

A. die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . . . 74,55 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze . 0,49 „

b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf 1,05 „

(Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,87 M. ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)

B. die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Kurhessischen Grenze bei Kahl . . . . . 27,29 „

C. die Maximiliansbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Rosenheim und Freilassing bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . . 39,88 M.

2) die Zweigbahnen a) von Rosenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufstein . 4,25 „

b) von Freilassing nach Reichenhall, am 1. Juli 1866 dem Betriebe übergeben, ... 1,96 „

zusammen . . . . . 46,08 „

D. die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . . 11,79 „

E. die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . . 13,55 „

zusammen 175,08 Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1) von der Ludwigs-Südnordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze . . . . . 1,54 Meilen an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,

b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . 0,49 „ an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung,

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf von . . . . . 1,05 „ nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn

die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von . . . . . 2,17 „ an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft.

zusammen . . . . . 5,25 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 169,83 Meilen.

Uebertrag 169,93 Meilen.

Dagegen waren gepachtet: 1) folgende Zweigbahnen:

a)	von Pasing über Starnberg nach Tutzing (4,27 M.) nebst der am 1. Febr. 1866 eröffneten Forts. von Tutzing nach Peißenberg . .	6,97 Meilen
b)	von Tutzing nach Penzberg, eröffnet am 16. Oktober 1865 . . .	3,02 „
c)	„ Neuenmarkt nach Bayreuth	2,77 „
d)	„ Gunzenhausen nach Ansbach	3,57 „
e)	„ Hochstadt nach Stockheim	3,21 „
f)	„ Holzkirchen nach Miesbach	2,30 „
g)	„ Neu-Ulm nach Kempten (Illerbahn)	11,30 „
h)	„ Oberkotzau über Asch nach Eger, am 1. November 1865 dem Betriebe übergeben, ...	7,27 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:

a)	von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;	0,12 „
b)	von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein . . . . . von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;	0,29 „
c)	von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . . von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn.	0,73 „
	zusammen	41,61 „
	Mithin Gesammt-Bahnlänge . .	211,44 Meilen,

Einschließlich der Strecken München-Pasing und Oberkotzau-Hof, welche zwar zu den Doppelbahnen zählen, für den Betrieb aber als selbstständige Linien erscheinen mit . . . . . 2,04 „

beträgt die Betriebslänge der in Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen . . . . . 213,48 Meilen, für welche sich mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der ad C. 2b dieses Berichts aufgeführten Zweigbahn von Freilassing nach Reichenhall und der Zweigbahnen Tutzing-Peißenberg, Tutzing-Penzberg und Oberkotzau-Eger (siehe oben ad 1a, b und h) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 210,336 Meilen berechnet.

III. Die **Pachtverhältnisse** der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, sowie diejenigen der verpachteten Strecken sind in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 135 näher bezeichnet. Die im Jahre 1866 vorgekommenen Veränderungen waren folgende. Der Pachtzins hat betragen:

1) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis Ulm 22 207 Fl. = 12 690 Thlr. (4 Proc. von 555 175 Fl. Baukapital),
2) für die Strecke von Salzburghofen bis Salzburg 50 000 Fl. = 28 571 Thlr. (ppr. 2¾ Proc. von dem vorläufig ermittelten Anlage-Kapitale von 1 813 830 Fl.),
3) für die Strecke von Kiefersfelden bis Kufstein 16 239 Fl. = 9 280 Thlr. (5 Proc. von 811 953 Fl. Baukapital) und
4) für die Zweigbahn Oberkotzau-Eger 279 000 Fl. = 159 429 Thlr. (4½ Proc. von 6 200 000 Fl. Baukapital).

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Von den hier aufgeführten Mitgliedern der General-Direktion fungiren ausschließlich für die Eisenbahnen 4 Räthe und 1 Assessor, während der General-Direktor und die übrigen Mitglieder für die vereinigten Verkehrs-Anstalten, als: Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt angestellt sind.

86. Das Baukapital der gepachteten Zweigbahnen beträgt:

1)	für die Pasing-Starnberger	514 287 Thlr.
2)	„ „ Starnberg-Penzberg-Peißenberger	2 200 000 „
3)	„ Neuenmarkt-Bayreuther	628 571 „
4)	„ „ Gunzenhausen-Ansbacher	1 000 000 „
5)	„ Hochstadt-Stockheimer	885 714 „
6)	„ „ Holzkirchen-Miesbacher	571 428 „
7)	„ „ Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten)	2 000 000 „
8)	„ „ Strecke Oberkotzau-Eger	3 542 857 „
	zusammen für 40,45 Meilen .	11 342 857 Thlr.

Für die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken wird dasselbe angenommen:

9)	für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis in den Bahnhof Ulm zu	317 243 „
10)	„ „ „ „ Salzburghofen bis Salzburg zu	1 036 474 „
11)	„ „ „ „ Kiefersfelden bis Kufstein zu	463 973 „
	zusammen	13 160 547 Thlr.

Uebertrag 13 160 547 Thlr.

Das für die Staatsbahnen verwendete Anlage-Kapital beträgt . 86 016 664 Thlr.,
von welchem der für die an fremde Verwaltungen verpachtete Strecken (siehe ad II. dieses Berichts) zu verzinsende Bau-Aufwand mit . . . . . 2 984 046 „

in Abzug zu bringen ist, so daß verbleiben . . . . . 83 032 618 „

Diese . . . 96 193 165 „

repräsentiren das Anlage-Kapital der im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befindlichen . . . . 213,443 Meilen.

87. Dieser Durchschnittsberechnung liegen 175,04 Meilen = 1318,70 Kilometer (siehe ad II. A—E dieses Berichts) zu Grunde.

104. Hierin sind 240 „Trollwagen" à 90 Ctr. Tragkraft enthalten.

111. Die größte zulässige (Netto-)Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:
bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 3,86 Zoll Durchmesser (in der Nabe) 175 Z.-Ctr.
„ „ „ 180 „ „ „ „ „ 3,86 „ „ „ „ „ 150 „
bei den übrigen Wagen mit Achsen von 2,95 Zoll Durchmesser (in der Nabe) . . . . 70 „

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen (siehe Kol. 107) mit 135 258 Thlrn. enthalten.

120. Diese Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Achsen, Räder und Gußstahlreifen für Lokomotiven und Wagen.

123 u. 124. Die Zahl der abgelassenen Züge nach den verschiedenen Gattungen und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen kann nicht angegeben werden, weil die Bayerischen Staats- und die gepachteten Zweigbahnen ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken bilden.

Im Jahre 1866 wurden 130 364 Fahrten gemacht, welche sich wie folgt vertheilen:

93 238 regelmäßige Fahrten,	116 Probe-Fahrten,
6 636 Extra-Fahrten,	676 Material- und
7 500 Hülfs-Fahrten,	22 198 Vorspann-Fahrten.

129b. Dies sind Rußkohlen.

134. Außerdem wurden noch zur Feuerung der Lokomotiven verbraucht:

a) Preßtorf ungemischt.

Bei 14 378 Nutzmeilen wurden verbraucht:
brutto überhaupt 92 498 Ctr., pro Nutzmeile 643,330 Z.-Pfd.
netto „ 68 922 „ „ „ 479,338 „

b) Preßtorf gemischt mit Stichtorf.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 100 Z.-Pfd. Preßtorf: 0,34 Klftr. Stichtorf. Verbraucht wurden bei 68 780 Nutzmeilen brutto 42 968 Z.-Ctr. und netto 25 420 Z.-Ctr. Preßtorf.

c) Preßtorf gemischt mit Rußkohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 100 Z.-Pfd. Preßtorf: 28,62 Z.-Pfd. Kohlen. Verbraucht wurden bei 25 500 Nutzmeilen brutto 56 085 Z.-Ctr. und netto 54 077 Z.-Ctr.

d) Preßtorf gemischt mit Braunkohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 100 Z.-Pfd. Preßtorf: 936,36 Z.-Pfd. Kohlen. Verbraucht wurden bei 27 924 Nutzmeilen 16 397 Z.-Ctr. brutto und 12 717 Z.-Ctr. Preßtorf netto.

e) Preßtorf gemischt mit Stichtorf und Rußkohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war, daß auf 100 Z.-Pfd. 0,04 Klftr. Torf und 25,55 Z.-Pfd. Kohlen kamen. Verbraucht wurden bei 13 057 Nutzmeilen brutto 19 818 Z.-Ctr. und netto 17 817 Z.-Ctr.

f) Preßtorf gemischt mit Ruß- und Braunkohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war, daß auf 100 Z.-Pfd. Preßtorf 199,94 Z.-Pfd. Ruß- und 71,17 Z.-Pfd. Braunkohlen kamen. Verbraucht wurden bei 1240 Nutzmeilen brutto 1111 Z.-Ctr. und netto 983 Z.-Ctr. Preßtorf.

140 u. 146. Mit Rücksicht darauf, daß die Anzahl der bewegten Plätze in den Personenwagen und die in den Güterwagen befindliche Ladefähigkeit nicht notirt werden, können auch über die Ausnutzung der Wagen keine genauen Angaben gemacht werden. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren ca. 26,2 Proc. besetzt.

162, 165, 171a, 177c u. 178a. Von den hier aufgeführten Transporten sind mit Militairzügen befördert worden: 178 502 Personen, 5292 Ctr. Gepäck, 299 330 Ctr. Güter, 2 074 Wagen und Geschütze und 44 226 Pferde.

201e, 204, 211a, 214c u. 215b. Die Einnahmen für die in der vorstehenden Erläuterung aufgeführten Transporte haben betragen: für Militair-Personen 252 738 Thlr., für Gepäck 1008 Thlr., für Güter 89 842 Thlr., für Fahrzeuge 51 112 Thlr., für Pferde 126 361 Thlr., zusammen 521 061 Thlr.

219. Hierin sind 126 270 Thlr. Zins für die verpachteten Bahnstrecken enthalten.

220. Außerdem war noch ein Einnahme-Rückstand von 107 857 Thlrn. vorhanden.

245. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Löhne für die Werkstatts-Arbeiter, für Putzer ꝛc. und die an das Fahrpersonal gezahlten Fahrtgelder.

246b. Hiervon kommen 4 034 Thlr. auf Reparaturkosten der Postwagen.

246d. Dies sind die Reparaturkosten der Wagenräder ꝛc. und die Kosten für allgemeine Reparaturen.

248. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Betriebslocale enthalten.

252. Unter diesen Ausgaben befinden sich theils Bauausgaben für die Verwaltungs-Gebäude, theils Ausgaben für Pensionen, Alimentationen, Unterstützungen, Umzugsgebühren ꝛc.

268c. Werden von den Ausgaben von . . . . . 6 342 471 Thlrn.
diejenigen Posten in Abzug gebracht, welche eigentlich den Betriebs-Ausgaben dieses Jahres nicht zugerechnet werden können, nämlich:

1. die Ausgaben auf den Bestand der Vorjahre mit	148 Thlrn.	
2. der Material-Mehrvorrath mit	157 695 „	
3. die Besoldung der ausschließlich für den Bau neuer Linien bestimmten Beamten mit	11 454 „	
4. die auf die Bahnerweiterung ꝛc. verwendeten Summen mit . .	275 357 „	
5. die für die gepachteten Bahnen gezahlten Pachtzinse und Amortisationsbeträge mit	665 904 „	
zusammen		1 110 558 „
so verbleiben		5 231 913 Thlr.
und es würde der Ueberschuß		4 727 497 Thlr.
betragen. Hierzu der Einnahme-Rückstand (siehe Erläuterung zu Kol. 220) von . .		107 857 „
ergiebt einen Gesammt-Ueberschuß von		4 835 354 Thlrn.

Das Anlage-Kapital beträgt:

für die Staatsbahnen	86 016 664 Thlr.
„ „ gepachteten Privat- ꝛc. Bahnen (s. Erläuterung z. Kol. 86)	13 160 547 „
zusammen	99 177 211 Thlr.

Dasselbe hat sich mithin zu 4,88 Proc., wie hier angegeben, verzinst.

283. Die hier aufgeführten Beträge sind bereits in den Ausgaben (Kol. 224—228 u. 247) enthalten.

285. Einschließlich der für den Betrieb doppelt in Anrechnung zu bringenden Strecken München-Pasing und Oberlotzau-Hof von 2,04 Meilen hat die Betriebslänge betragen

1866 überhaupt	213,48 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte	210,33 Meilen,
1865 „	196,49 „ „ „ „ „ „	185,99 „

pro 1866 also mehr 16,99 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte . . . . . 24,81 Meilen, wogegen die Anzahl der im Jahre 1866 in Betrieb gesetzten Strecken 14,97 Meilen beträgt.

293 u. 294. Wie in der Erläuterung zu Kol. 257 der Statistik pro 1865 angegeben, würden die Ausgaben des Jahres 1865 einschließlich der „in der Rechnung durchlaufenden Posten" 6 496 822 Thlr. betragen haben und es würde alsdann ein Ueberschuß von 3 376 774 Thlrn. resultiren.

Diese Betriebs-Resultate liegen den Vergleichungen der Kol. 293 u. 294 zu Grunde.

327a. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgeführt.

3. Bebra-Hanauer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eisenbahn ist Eigenthum des Staats und wurde im Jahre 1866 durch die „Direktion für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn in Kassel" verwaltet. Nach der Vereinigung Kurhessens mit dem Preuß. Staate ging der Bau und die Verwaltung der Eisenbahn auf den letzteren über, die Direktion blieb aber bestehen.

In Folge des Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn vom 27. Dezember 1866, Allerhöchst bestätigt am 18. Februar 1867, ist die Verwaltung dieser Eisenbahn, welche die Benennung „Hessische Nordbahn" erhielt, vom 1. April 1867 ab dem Staate übertragen, welcher mit der Leitung der Geschäfte die „Königlich-Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel" beauftragte und mittelst Allerhöchster Ordre vom 13. März 1867 der genannten Direktion die Verwaltung der im Betriebe befindlichen Strecken der Bebra-Hanauer Eisenbahn vom 1. April 1867 ab übertrug.

II. **Bahngebiet.** Von der Bebra-Hanauer Bahn wurden dem Betriebe übergeben:

die Strecke Bebra-Hersfeld von	1,8 Meilen
am 22. Januar und die Strecke Hersfeld-Fulda von	5,7 „
am 1. Oktober 1866. Es waren mithin ult. 1866	7,5 Meilen
im Betriebe, für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit dieser Strecken ein mittlerer Jahresdurchschnitt von	3,12 Meilen

berechnet.

Den sämmtlichen Durchschnittsberechnungen liegt die Bahnlänge von 7,5 Meilen zu Grunde, weil eine Vergleichung der Betriebs-Resultate mit anderen Bahnen nicht möglich ist, indem die Bebra-Hanauer Eisenbahn nur seit dem 22. Januar resp. 1. Oktober 1866 streckenweise im Betriebe war.

Die Strecke Hanau-Wächtersbach von 4,3 Meilen wurde am 1. Mai 1867 eröffnet. Die Strecke Wächtersbach-Fulda befindet sich dagegen noch im Bau.

III. Der **Betrieb** ist in Folge der Kriegs-Ereignisse des Jahres 1866 während einer Dauer von 8 Tagen unterbrochen gewesen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—86. Das verwendete Anlage-Kapital stand ult. 1866 noch nicht fest, dasselbe kann auch erst nach Beendigung des Baues angegeben werden.

249. Hierin ist auch die Miethe für Lokomotiven fremder Bahnen enthalten.

268e. Weil die Summe des verwendeten Anlage-Kapitals nicht feststeht, kann auch dieser Procentsatz nicht angegeben werden.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn erst im Jahre 1866 eröffnet wurde.

4. Herzogl. Braunschweigische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866:

1. die Hauptbahn von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze über Braunschweig und Wolfenbüttel nach Oschersleben		11,23	Meilen,
2. die Zweigbahnen	a) von Wolfenbüttel über Börßum und Vienenburg nach Harzburg . .	4,43	„
	b) von Börßum über Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze	14,23	„
	c) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn) .	2,91	„
	d) von Büddenstedt nach dem Trendelbusche	0,29	„
	zusammen	33,19	Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen den Betrieb der angrenzenden Preuß. Staatsbahn von Vienenburg nach Goslar von . . . . . 1,72 Meilen, welche am 22. März 1866 dem Betriebe übergeben wurde, übernommen.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 34,91 Meilen,

für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Bahn ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 34,52 „

ergiebt, welcher den Durchschnittsberechnungen, mit Ausnahme derjenigen, welche sich auf „Finanz Ergebnisse" (Einnahmen, Ausgaben und Ueberschuß) beziehen, zu Grunde gelegt worden ist.

Den Betrieb auf der Bahnstrecke von Vienenburg nach Goslar hat die Braunschweigische Staats-Eisenbahn-Verwaltung in der Weise übernommen, daß alle Einnahmen der Königl. Eisenbahn-Verwaltung in Hannover zufallen, wogegen die Braunschweigsche Verwaltung für den Betrieb in einem den Selbstkosten entsprechenden Maße entschädigt wird.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:
a) für die Braunschweigischen Bahnen zu 33,8 Meilen,
b) für die Preuß. Bahn von Vienenburg nach Goslar zu 1,75 Meilen.

15. Von der Hauptbahn wurde die Strecke bis Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 und von da bis Oschersleben am 16. Juli 1843 eröffnet; von den Zweigbahnen wurden eröffnet:
a) Wolfenbüttel-Harzburg zuerst am 22. August 1840 und auf der ganzen Bahn am 31. Oktober 1841,
b) Börßum-Kreiensen am 5. August 1856 und von Kreiensen bis zur Grenze bei Holzminden am 10. Oktober 1865,
c) Jerxheim-Helmstedt am 20. Juli 1858 und
d) die Kohlenzweigbahn von Büddenstedt nach dem Trendelbusche am 10. März 1864.
Die Zweigbahn von Vienenburg nach Goslar wurde am 22. März 1866 dem Betriebe übergeben.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der Hannoverschen Staats- und der Köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupé's und 27 Gepäckwagen, sämmtlich Grädrig. Die Anschaffungskosten dieser Wagen betragen 234 504 Thlr., an welchen die Braunschweigsche Verwaltung mit $^{2}/_{111} = 42\,210$ Thlrn. participirt.

105. Schneepflüge auf Rädern sind nicht vorhanden, es werden vielmehr die hier aufgeführten an den Lokomotiven befestigt.

121e. Dies sind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

125. Außerdem sind auch Holzkohlen verwendet. Der Verbrauch beträgt 29 224 Cbfß. überhaupt und 0,12 Cbfß. pro Nutzmeile.

130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 168 977 Z.-Ctr. Coals und 437 620 Z.-Ctr. Steinkohlen, überhaupt 606 597 Z.-Ctr. brutto und 450 915 Z.-Ctr. netto verbraucht worden.

136a. Der Durchschnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 3,073 Sgr.

158—160. Dies ist die Anzahl der ausgegebenen Billets. Für die auf Retourbillets beförderten Personen in der II. u. III. Klasse werden einfache Billets der nächst höheren Klasse und für die I. Klasse ein Billet dieser und ein Billet III. Klasse ausgegeben. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden sind, wird nicht geführt, in Wirklichkeit ist aber die Zahl der beförderten Personen höher, als die der ausgegebenen Billets.

161. Die hier aufgeführten Personen sind auf der 0,3 Meilen langen Strecke von Holzminden bis zur Grenze befördert worden. Auf den übrigen Strecken ist die 4. Wagenklasse noch nicht eingeführt.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

207, 218, 221, 236, 262, 265a u. 268b. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Bahnlänge von 33,19 M. = 249,88 Kilometern zu Grunde, weil weder die Einnahmen, noch die Ausgaben der Strecke Vienenburg-Goslar in den bezüglichen Summen enthalten sind. Die Entschädigung, welche die Braunschweigsche Verwaltung für die Betriebsleitung dieser Strecke erhalten hat, beträgt pro 1866 circa 17 090 Thlr.

214c. Dies sind Einnahmen für beförderte Militair-Effekten.

226. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Wasserstationen enthalten.

230. Desgleichen hier die Kosten der Heizung der Bahnhofs-Gebäude.

239. Dies sind die Kosten der verwendeten Schmier-, Putz- ꝛc. Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 246a enthalten.

243. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe enthalten.

246d. Dies sind die Kosten der Achsen und Räder.

252. In dieser Summe ist auch die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe enthalten.

270—276. Dem Ueberschusse von . . . . . 1 223 420 Thlrn.
treten noch hinzu:
a) der Bestand aus dem Vorjahre von . . . . . 823 594 „
b) die Erstattungen des Extrabaufonds von . . . . . 2841 „
Die vorstehende Summe von . . . . . 2 049 855 Thlrn.
ist wie folgt verwendet:

a) für Neubau-Gegenstände	33 286 Thlr.	
b) Zuschuß zum Erneuerungsfonds	318 987 „	
c) Zuschuß zum Holzmindener Baufonds	229 500 „	
d) an die Staatskasse abgeliefert	483 789 „	
e) auf die Betriebsrechnung pro 1867 übertragen	984 293 „	
Summe wie oben		2 049 855 Thlr.

355. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

5. Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Das Bahngebiet der Großherzogl. Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn umfaßte im Jahre 1866 die am 15. November 1864 eröffnete Linie von Güstrow über Teterow, Malchin und Stavenhagen nach Neubrandenburg von . . . . . 11,88 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die Fortsetzung der Bahn von Neubrandenburg über Oertzenhof bis zur Preußischen Grenze, woselbst sie sich an die Vorpommersche Linie anschließt, von . . . . . 3,80 Meilen
wurde am 1. Januar 1867 dem Betriebe übergeben und gleichzeitig der Betrieb auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke von Straßburg bis zur Mecklenburgischen Grenze von . 0,7 Meilen übernommen.

Der Bahnhof Güstrow (Station der Mecklenburgischen Privatbahn) wird von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn mitbenutzt, auch fungiren die auf dieser Station beschäftigten Beamten der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft gleichzeitig für die Friedrich-Franz-Eisenbahn gegen, nach den Verkehrs-Resultaten zu berechnende Geld-Entschädigungen.

Die Personenzüge der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn (excl. Lokomotiven und Tender) coursiren auch auf der Zweigbahn Bützow-Güstrow, für welche Leistung die Verwaltung der Mecklenburgischen Eisenbahn eine Geld-Entschädigung zahlt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—86. Die Bau-Rechnung war ult. 1866 noch nicht abgeschlossen und es kann daher die Verwendung des Anlage-Kapitals nach den einzelnen Titeln nicht angegeben werden. Die in Kol. 86 aufgeführte Summe von rund 3 888 000 Thlrn. ist bis ult. 1866 für die Bahnstrecke Güstrow-Neubrandenburg verausgabt.

166b. Freigewicht auf Gepäck wird mit 50 Pfd. für jedes Billet gewährt, jedoch wird solches nicht besonders notirt.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre ist nicht thunlich, da hinreichende Notizen über den Verkehr des Jahres 1865 nicht vorliegen.

346. Eine Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse wird nicht eingerichtet.

6. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** An Stelle des bisherigen Rechnungs- und Betriebsjahres, umfassend die Periode vom 1. Juli bis ult. Juni, ist in Folge Verfügung des Königl. Preuß. Ministeriums für Handel ꝛc. vom 1. Januar 1867 ab das Kalenderjahr eingeführt worden.

Die statistischen Notizen der Hannoverschen Staats-Eisenbahnen beziehen sich deshalb auf die folgenden beiden Perioden:

1) vom 1. Juli 1865 bis ult. Juni 1866, correspondirend mit dem früheren Rechnungs- und Betriebsjahre, und
2) vom 1. Juli bis ult. Dezember 1866.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Es umfaßt folgende Linien:

1) von Hannover bis zur Braunschweigischen Grenze und von Hannover bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze . . . . . 13,55 Meilen
2) Löhne-Osnabrück 6,34 M. und Preußische Grenze bei Salzbergen bis Emden 17,80 M., zus. 24,14 „
3) Lehrte-Celle-Uelzen-Lüneburg-Harburg 20,49 M. nebst der Zweigbahn Lüneburg-Hohnstorf 2,13 M., zusammen . . . . . 22,62 „
4) Wunstorf-Verden-Bremen-Geestemünde 21,84 M. nebst der Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack 0,79 M., zusammen . . . . . 22,63 „
5) Hannover-Nordstemmen-Kreiensen-Kassel 22,09 M. mit der Zweigbahn Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte 4,84 M., zusammen . . . . . 26,93 „
6) die am 23. März 1866 dem Betriebe übergebene Bahn von Goslar nach Vienenburg von 1,72 M., deren Betrieb von der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung in der Weise übernommen ist, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung eine Vergütigung für den Betriebsdienst erhält.

zusammen 109,67 Meilen.

Hierzu kommen noch die gepachteten Strecken:

a) von der Grenze bei Bückeburg bis Minden . . . . . 0,57 M.
b) von Minden bis Löhne (von Hannover nur **mitbenutzt**) . . . . . 2,75 „ } 3,32 „
von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft;
c) von Osnabrück bis Rheine 6,17 M. und von Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen 0,78 M., zusammen . . . . . 6,95 „
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 119,94 Meilen.

Außerdem befinden sich noch im Betriebe:

a) eine Zweigbahn am Piesberge (der Stadt Osnabrück gehörig) von . . . . . 0,22 Meilen,
b) die Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven von . . . . . 0,53 „
welche aber nur für den **Güterverkehr** benutzt werden und deshalb in den vorliegenden statistischen Notizen unberücksichtigt geblieben sind.

III. Ueber die **Eigenthums-Verhältnisse** der im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden auswärtigen Bahnstrecken ist in der Statistik pro 1860 S. 5 der Berichte das Nähere mitgetheilt. Dort sind auch die Pachtverhältnisse und die Abrechnungen mit den Eigenthümern dieser Strecken erläutert. Veränderungen in diesen Verhältnissen sind im Jahre 1866 nicht eingetreten.

Die Herauszahlungen an die Eigenthümer haben für das Betriebsjahr vom 1. Juli 1865 bis ult. Juni 1866 betragen:

an Kurhessen für die Strecke von der Grenze bis Hafte	111 353	Thlr.,
für den Reservefonds dieser Strecke	2 188	„
und für die Mitbenutzung des Bahnhofes Kassel	14 020	„
an Schaumburg-Lippe für die Strecke von der Grenze bis Bückeburg	251 319	„
und für den Reservefonds dieser Strecke	5 310	„
an die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von der Lippeschen Grenze bis Minden . . . . . 20 334 Thlr.		
und für die Mitbenutzung von Minden-Löhne . . . . . 40 000 „	60 334	„
an die Preußische Staatskasse für die Strecke Osnabrück-Rheine-Grenze bei Salzbergen .	119 256	„
an Bremen für die gemeinschaftlich gebauten Bahnstrecken Wunstorf-Bremen-Geestemünde und Burg-Lesum-Vegesack, und zwar:		
a) Restzahlung für das Betriebsjahr 1865 . . . . . 110 999 Thlr.		
b) Abschlagszahlung auf die Einnahmen für das Betriebsjahr 1866 200 000 „		
	310 999	„
zusammen	874 779	Thlr.

gegen 797 160 Thlr. im Vorjahre, im Jahre 1866 also mehr 77 619 Thlr.

IV. **Bahn-Anlagen.** Das **zweite Geleise** wurde im Jahre 1866 auf einer Strecke von 1,46 Meilen dem Betriebe übergeben.

V. Die **Betriebsmittel** wurden um 7 Lokomotiven, 12 Personenwagen, 79 bedeckte und 330 offene Güterwagen vermehrt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Diejenigen statistischen Notizen, welche in Folge der Veränderung der Rechnungs-Periode (siehe ad I. dieses Berichts) zwischen den beiden Rechnungsjahren liegen und sich auf das Halbjahr vom 1. Juli bis ult. Dezember 1866 beziehen, sind zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet und deshalb durch **kleineren Zahlendruck** dargestellt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

77—83 u. 85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken nur summarisch bekannt ist.

86 u. 87. Das Anlage-Kapital der gepachteten Bahnstrecken ist hierin ebenfalls enthalten und sind deshalb die Durchschnittssummen (Kol. 87) nach der Bahnlänge von 109,67 + 10,27 = 119,94 Meilen berechnet worden, da das Anlage-Kapital der am 23. März 1866 eröffneten Strecke Goslar-Vienenburg für das Jahr 1866 außer Ansatz geblieben ist.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Hannoversche Verwaltung noch gemeinschaftlich mit den Köln-Mindener und Braunschweigischen Verwaltungen 36 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Der Hannoversche Antheil an diesen Wagen ist etwa $\frac{1}{4}$ $\left(\frac{14,5}{61}\right)$ und beträgt 55 358 Thlr.

114a u. 115a. Hierin sind die vorstehend aufgeführten 55 358 Thlr. (41 425 resp. 13 933 Thlr.) mitenthalten.

135. Bei Berechnung des Quantum Brennmaterials pro Achsmeile sind, wie in früheren Jahren, 200 Ctr. Torf = 100 Ctr. Steinkohlen = 100 Ctr. Coaks gerechnet worden.

149c. Die gemeinschaftlichen Verbands-Personenwagen (siehe Erläuterung zu Kol. 96d.) legten auf den Hannoverschen Eisenbahnen 282 230 Achsmeilen, die gemeinschaftlichen Verbands-Gepäckwagen 129 364 Achsmeilen und die Preuß. Postwagen 62 389 Achsmeilen zurück. Dieselben sind hierin mitenthalten, weil eine Trennung der von den fremden Wagen auf den Hannoverschen Eisenbahnen zurückgelegten Achsmeilen nach den einzelnen Kategorien derselben nicht erfolgt.

152a. Aus dem in der vorstehenden Erläuterung angeführten Grunde können die von den Personen-, Gepäck- und Güterwagen zurückgelegten Achsmeilen auch nur summarisch angegeben werden.

158—160. Von den hier aufgeführten Personen sind mit Retourbillets befördert worden:

81 039	in der	I.	Klasse
319 891	„ „	II.	„
7 680	„ „	III.	„
408 610	zusammen	Personen mit Retourbillets.	

Diese Billets haben eintägige Gültigkeit und es wird für die Hin- und Rückfahrt
in der I. Klasse ein einfaches Billet I. Klasse und ein solches III. Klasse,
„ „ II. „ „ „ „ I. „
„ „ III. „ „ „ „ II. „ ausgegeben.

178. Außerdem sind noch befördert worden: im älteren Betriebsjahre 1865/66 . . 2 530 Ladungen Pferde u. 15 042 Ladungen Rindvieh ꝛc., in der Periode vom 1. Juli bis ult. Dezember 1866: 1 185 Ladungen Pferde und 5 866 Ladungen Rindvieh ꝛc.

184. Hierin sind auch die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

201e. In dieser Summe sind 47 770 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.

217. Ebenso hierin 18 242 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt bei Hohnstorf.

219 u. 220. Desgleichen hierin die Einnahmen des gesammten Telegraphen-Verkehrs von 156 579 Thlrn., weil sich diejenigen des Eisenbahn-Telegraphen-Dienstes von denen des Staats-Telegraphen-Dienstes nicht trennen lassen.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der optischen Telegraphen und der Wärterlokale enthalten.

245. Dies sind die Beiträge zu den gemeinschaftlichen Kosten der verschiedenen Eisenbahn-Verbände, welchen Hannover angehört.

249. In Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung der Hannoverschen Bahnen sind hier nur 13 492 Thlr. in Ausgabe und in Kol. 219 nur 55 912 Thlr. in Einnahme gestellt. Die Höhe der berechneten Wagenmiethe ist in Kol. 156 u. 157 ersichtlich gemacht.

264. Die Ausgaben des gesammten Telegraphen-Dienstes (abgesehen von den allgemeinen Verwaltungskosten) haben 72 795 Thlr. betragen. (Siehe Erläuterung zu Kol. 219 u. 220.)

268a. Werden von dem Betriebs-Ueberschusse von . . . . . 3 767 108 Thlrn.
die Herauszahlungen an die fremden Eigenthümer mit . . . . . 874 779 „
in Abzug gebracht (siehe ad III. dieses Berichts), so verbleiben . . . . . 2 892 329 Thlr.
Die Verzinsung der Anleihe erforderte . . . . . 1 467 674 „
es verbleibt mithin ein Reingewinn von 1 424 655 Thlrn.
gegen 1 164 379 Thlr. im Vorjahre.

287, 289, 291, 293 u. 295. Der hier aufgeführten Vergleichung des Verkehrs und Ertrages ist das Semester vom 1. Juli bis ult. Dezember 1865 gegenübergestellt worden.

7. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim.** Von der zur Großherzoglich-Badischen Staatsbahn gehörigen zweigeleisigen Strecke Friedrichsfeld-Mannheim (1,24 M.) wird das eine Geleise ausschließlich von der Badischen Staatsbahn, das andere dagegen als Verbindungsbahn mit der Main-Neckar-Bahn benutzt und nur durch das Transportmaterial der letzteren Bahn befahren.

Die Main-Neckar-Bahnverwaltung erhält für die von ihr verwendeten Maschinen und Wagen nebst Fahrpersonal jährlich eine entsprechende Vergütigung von der Großherzogl. Badischen Eisenbahn-Verwaltung, wogegen letztere die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre dieser Strecke bezieht.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,82 Meilen und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 Meilen (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-Eisenbahn befahren wird.

165. Hierin sind 81,2 Ctr. Militair-Gepäck enthalten, wofür die Einnahme in Kol. 201e mitenthalten ist.

177c. Außerdem sind noch 34 Leichen befördert.

211b. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eilgüter, Frachtgüter aller Klassen, Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 208, 210, 211, 212, 214b, 214c u. 216 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

8. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung**, ihre Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn (später Hessischen Nordbahn) gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,₉₅ Meilen) nebst den Werkstätten und dem Materialien-Magazin in Kassel, sowie über die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Main-Weser-, der Main-Neckar-, der Taunus- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn zu Frankfurt a. M., die Personen- und Güter-Abfertigung der Homburger Eisenbahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Frankfurt, die Personen-Abfertigung der Köln-Gießener Bahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Gießen und die der Hannoverschen Südbahn auf dem mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Kassel, enthalten die Jahrgänge 1862 und 1860 der Statistik (S. 8 u. 7 der Berichte) spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Bau der 18 Wärter-Wohnungen in den Enclaven Nauheim, Berkersheim und Bockenheim, desgleichen zweier zunächst der Station Lang-Göns wurde vollendet, ebenso der eines neuen Güterschuppens zu Station Zimmersrode, der eines neuen Wasser-Reservoirs auf Station Treysa und der des Hauptverwaltungs-Gebäudes zu Station Groß-Karben.

Oberbau-Materialien zur Bahn-Unterhaltung wurden angekauft:

1. Schienen:						
a) 153 Stück à 18′ neue des neuesten Profils für	2245	Thlr.	21	Sgr.	4	Pf.
b) 3546 St. à 18′ u. 197 St. à 16′ umgewalzte des neuesten Profils für	29839	„	7	„	10	„
c) 5765 St. à 18′ u. 337 St. à 16′ umgewalzte des neuesten Profils für	53539	„	4	„	7	„
d) neue Stahlschienen zu Weichen 170 Stück à 5,₃₃ Meter, 216 Stück à 5,₀ Meter, 30 Stück à 18′ u. 80 Stück à 16′ für	10149	„	29	„	6	„
2. Schwellen:						
a) 4133 Stück Stoßschwellen für	7751	„	22	„	10	„
b) 14668 Stück Mittelschwellen für	21219	„	29	„	—	„
c) 7777,₅ laufende Fuß Langschwellen für	2007	„	23	„	7	„
3. Laschen 10221 Paare für .	6950	„	3	„	3	„
4. Kies für	3934	„	25	„	1	„
Zusammen für	137638	Thlr.	17	Sgr.	—	Pf.
Außerdem wurden noch vorhandene Vorräthe verwendet für	14567	„	23	„	10	„
Da jedoch auf die gesammte Ausgabe von den, die Bahn beziehungsweise die Bahnhöfe mitbenutzenden Verwaltungen	28580	„	10	„	6	„
ersetzt und alte unbrauchbare Materialien für	10741	„	2	„	5	„
verkauft wurden, blieben in Ausgabe für Material zum Oberbau	112894	„	27	„	11	„

Dieser Betrag steht in Ermangelung eines Reservefonds den Ausgaben des laufenden Jahres zur Last.

Die Umlegung des ursprünglichen Geleises erfolgte auch in diesem Jahre in der früher angegebenen Weise und waren bis zum Schlusse des Jahres 1866, also nach durchschnittlich 16,₅₈ Jahren überhaupt 49,₇₂ Proc. Schienen und 85,₅₇ Proc. Schwellen als unbrauchbar aus den Geleisen entfernt.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres wurden beschafft:

1.	3 Lokomotiven für Eilzüge, auf welche, nebst 3 weiteren im Anfang 1867 gelieferten solchen Maschinen, aus den Betriebs-Ueberschüssen des Jahres 1866	73488	Thlr.	8	Sgr.	8	Pf.
	verausgabt sind.						
2.	3 vierrädrige Personenwagen mit Coupées I. u. II. Klasse für	9612	Thlr.	25	Sgr.	—	Pf.
3.	5 „ „ „ „ „ II. u. III. „ „	12545	„	25	„	—	„
4.	2 „ „ „ „ „ III. „ „	4528	„	10	„	—	„
5.	50 vierrädrige offene Güterwagen zu 200 Ctr. Tragfähigkeit, worunter 16 Stück mit Bremsen, für	54241	„	25	„	1	„
	Auf diese Ausgabe-Beträge incl. einiger Reserve-Gegenstände für die sämmtlichen Wagen, sowie an rückständigen Beträgen für im Jahre 1865 gelieferte Wagen wurden aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1866	90510	Thlr.	1	Sgr.	1	Pf.
	verausgabt.						

IV. Der **Betrieb** war in Folge der Kriegs-Ereignisse des Jahres 1866 unterbrochen:

vom 16. bis incl. 17. Juni von Gießen bis Frankfurt,
„ 21. Juni bis incl. 12. Juli zwischen diesen Stationen und zwischen Kassel und Treysa,
„ 13. Juli „ „ 14. „ „ „ „ „ „ „ „ „ Marburg
„ 15. „ „ „ 19. „ „ Kassel und Marburg.

Vom 20. Juli ab wurden über die ganze Bahn neben Militairzügen nur einzelne Personenzüge abgelassen und erst vom 8. August ab konnte wieder ein regelmäßiger Betrieb stattfinden.

V. **Verkehrs-Verbindungen.** Hierüber, wie über die Benutzung der Perſonen- und Gepäckwagen in den Schnellzügen enthalten die früheren Jahrgänge der Statiſtik ſpezielle Mittheilungen.

VI. **Ausnutzung der Transportmittel.** Jede Achſe von Perſonenwagen I. und II. Klaſſe war beſetzt

mit 2,55 Perſonen und brachte ein 0,4159 Thlr. pro 1866,
„ 3,58 „ „ „ „ 0,5298 „ „ 1865,
„ 3,60 „ „ „ „ 0,5274 „ „ 1864.

Die weſentlich geringere Ausnutzung dieſer Wagen als im Jahre 1865 erläutert ſich dadurch, daß die Bahn in den ſtärkſten Verkehrs-Monaten in Folge der kriegeriſchen Ereigniſſe nur ſehr wenig von Reiſenden in der I. und II. Klaſſe benutzt wurde.

Jede Achſe von Perſonenwagen III. Klaſſe war beſetzt

mit 8,09 Perſonen und brachte ein 0,5750 Thlr. pro 1866,
„ 5,655 „ „ „ „ 0,4617 „ „ 1865,
„ 5,54 „ „ „ „ 0,4557 „ „ 1864.

Dieſe ſtärkere Beſetzung ꝛc. iſt lediglich der Verwendung dieſer Wagen in den Militairzügen reſp. der hierbei erzielten, nahezu vollen Ausnutzung zuzuſchreiben.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck-, Vieh- ꝛc. Wagenachſe kamen durchſchnittlich 34,05 Ctr. Laſt und ausſchließlich ihrer Benutzung in Materialzügen

eine Belaſtung von 33,98 Ctrn. und eine Einnahme von 9,640 Sgr. pro 1866,
gegen „ „ „ 29,96 „ „ „ „ „ 9,933 „ „ 1865,
„ „ „ 29,95 „ „ „ „ „ 9,804 „ „ 1864.

Die leer gelaufenen Güter- ꝛc. Wagen betrugen 25,84 Proc. der beladenen oder täglich 98 Achſen über die ganze Bahn, während pro 1865 nur 18,26 Proc. oder täglich 67 Achſen leer zurückliefen. Neben den leer rückgehenden Kohlenwagen trugen namentlich die leer zurückgegangenen Militairzüge zu dieſem erheblich ungünſtigen Ergebniß bei.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn (von 0,01 zu 0,01 Meilen) und in allen ſonſtigen Beziehungen wird die geographiſche Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt. Von dieſer Bahnlänge kommen:

auf Kurheſſen . . . . . 18,17 Meilen,
„ Großherzogthum Heſſen . . . 8,01 „
„ die Stadt Frankfurt . . . . 0,82 „

113a. Die Anſchaffungskoſten der in Kol. 91 aufgeführten Lokomotiven betragen 871 488 Thlr. Die in dieſer Summe noch mitenthaltenen 54 888 Thlr. ſind für 3 Anfangs 1867 gelieferte Schnellzugs-Maſchinen verausgabt und auf die Ausgaben des Jahres 1866 mitverrechnet.

121d. Hierin ſind auch die vor allen Zügen zurückgelegten 10 704 Meilen, welche von der Unterbrechung des Betriebes bis zur Wiedereinführung des vollen Fahrplans — vom 16. Juni bis 21. Auguſt — und während der Unterbrechung des Verkehrs durch die Militairzüge vom 12. bis 28. September gefahren wurden, ſowie die vor Militairzügen zurückgelegten 9747 Meilen mitenthalten.

121h. Hiervon wurden 4202,65 Meilen von fremden Maſchinen zurückgelegt, während die eigenen Lokomotiven auf fremden Bahnen 1242,9 Meilen zurückgelegt haben.

123c. Hierunter befinden ſich 603 Züge, welche in der Zeit vom 16. Juni bis 21. Auguſt und vom 12. bis 28. September abgelaſſen wurden, ſowie 720 reine Militairzüge.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden außerdem noch 12 331 Stück Wellen für 381 Thlr. 7 Sgr. 3 Pf. verbraucht.

129b. Außerdem wurden noch für den Rangirdienſt auf den Bahnhöfen zu Kaſſel, Gießen und Frankfurt, ſowie für den Dienſt auf der Verbindungsbahn zu Frankfurt 18 936 Ctr. Kohlen und bei dem Dienſte von Main-Weſer-Maſchinen auf fremden Bahnen 653 Ctr., zuſammen 19 589 Ctr. Kohlen für 5303 Thlr. 24 Sgr. 2 Pf. verbraucht.

137. Die in vorſtehender Erläuterung erwähnten 5303 Thlr. 24 Sgr. 2 Pf. ſind hierin nicht enthalten.

141. Die Poſt ſtellt bei einigen Zügen ihre eigenen Wagen ein, deren Achsmeilen hier angegeben ſind. In anderen Zügen wird ihr Seitens der Eiſenbahn-Verwaltung der Raum eines ganzen oder halben Wagens geſtellt; die auf letztere Weiſe erforderlich gewordenen 24 782 Achsmeilen ſind in Kol. 142 mitenthalten.

146a. Nach den Einrichtungen der Main-Weſer-Bahn kann die Belaſtung der Güterwagen nur einſchließlich der Gepäck-, Vieh- ꝛc. Wagen angegeben werden und es kamen dann auf die beladenen Achsmeilen ſolcher Wagen 34,05 Ctr. Laſt, was einer Ausnutzung von 48,22 Proc. entſpricht.

163. Die auf Retourbillets beförderten Perſonen ſind doppelt gezählt; die angegebenen Perſonenzahlen ſind gleichzeitig alſo auch die der einzelnen Fahrten.

166a. u. b. Hierin ſind 7964,7 Ctr. Gepäck der Auswanderer enthalten, welches zum Tarife des Frachtgutes 1. Klaſſe befördert wird.

169. Die zu Kolonne 141 erläuterte Einrichtung geſtattet die Notirung der Poſtgüter nicht. Außer den in Kol. 141 beziehungsweiſe in der Erläuterung angegebenen 71 757 + 24 782 Achsmeilen kamen noch 1219,4 Ctr. Eilgüter mit 13 509 Centnermeilen zum Transport, deren Ertrag in dem Einnahmebetrage der Kol. 209 mitenthalten iſt.

177b. Es waren dies 14 Lokomotiven mit Tendern und 1739 Achſen neue Waggons.

177c. Hierin sind 13723 Achsen Militair-Effekten enthalten.

179b. Es waren dieses:

Pferde,	. .	zu deren Transport	992	Achsen Güterwagen,
größeres Vieh,	„	dessen „	2517	„ „
kleines „	„	„ „	604	„ „ erforderlich waren.

219. In dieser Summe sind 42180 Thlr. für Wagenmiethe enthalten, welche in dem Betriebsberichte als uneigentliche Einnahme an der correspondirenden Ausgabe von 80335 Thlrn. in Abrechnung gebracht sind.

247. Hierin sind auch die Erleuchtungskosten der Betriebslocale und Wartesäle enthalten.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse besteht nicht, die Beamten unterliegen vielmehr den für die Staatsdiener in den verschiedenen Staatsgebieten geltenden Pensions-Vorschriften. Dagegen besteht eine auf volle Gegenseitigkeit gegründete Sterbekasse unter den Beamten, Dienern und Arbeitern der Bahn.

9. Nassauische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Nassauischen Staatsbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Wiesbaden über Oberlahnstein nach Wetzlar	24,823	Meilen,
b) die Verbindungsbahn mit der Taunusbahn	0,254	„
zusammen	25,077	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Der Umbau des Bahnhofes zu Wiesbaden wurde im Jahre 1866 vollendet. Zur Verbindung des Emser Blei- und Silberwerks mit der Bahn wurde eine Haltestelle unterhalb Ems errichtet. Im Bahnhofe zu Weilburg wurden die Erzlagerplätze erheblich erweitert und in Rüdesheim das vierte Geleise gelegt.

Auf der Strecke Oberlahnstein-Ems sind die Vorarbeiten zur Herstellung des zweiten Geleises in Angriff genommen worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 11. August 1856 Wiesbaden-Rüdesheim,	am 5. Juli 1862 Nassau-Limburg,
„ 1. Juli 1858 Lahnstein-Ems,	„ 14. Oktober 1862 Limburg-Weilburg u.
„ 9. Juli 1860 Ems-Nassau,	„ 10. Januar 1863 Weilburg-Wetzlar.
„ 22. Februar 1862 Rüdesheim-Lahnstein,	

197 u. 198. In der hier aufgeführten Depeschen-Anzahl sind die Rückantworten nicht enthalten.

200. Der Antheil der Nassauischen Bahn an den Einnahmen aus dem Telegraphen-Verkehre ist noch nicht endgültig festgestellt.

209. Dies ist die für Beförderung der Postgüter und das mitfahrende Personal gezahlte Pauschsumme.

281. Ein besonderer Erneuerungsfonds besteht in Wirklichkeit nicht, es sind aber in Kol. 283 diejenigen Ausgaben aufgeführt, welche der Erneuerungsfonds zu tragen haben würde, wenn ein solcher existirte.

345. Auf der ganzen Bahn war der Betrieb nur 2 Tage lang sistirt.

10. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,
2) die einen integrirenden Theil der Hauptbahn bildende Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn, von welcher die ersten Strecken im Jahre 1865 in Betrieb gesetzt worden sind,
3) die 1,39 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort einmündenden Bahnen unter einander verbindet und nur zum Gütertransport benutzt wird. Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866:

1) die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar:

a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau	47,55	Meilen,
b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz	3,76	„
c) die Verbindungsb. in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe	0,31	„
zusammen	51,62	Meilen;

2) von der Schlesischen Gebirgsbahn die Strecken:

a) Kohlfurt-Lauban-Reibnitz (Warmbrunn)-Hirschberg . . 8,34 + 1,45 = 9,79 Meilen, von welcher die Strecke Reibnitz-Hirschberg (1,45 M.) am 20. August 1866 eröffnet wurde,		
b) Görlitz-Lauban	3,40	„
zusammen	13,19	„
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Reibnitz-Hirschberg ein mittlerer Jahresdurchschnitt von	12,27	„
ergiebt.		

Den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen (mit Ausnahme von Kol. 87) liegen deshalb 51,62 + 12,27 = 63,89 Meilen zu Grunde.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Im Jahre 1866 wurden 14600 lfde. Ruthen Geleise und 60848 Stück Schwellen ausgewechselt. Vermehrt wurden die Neben-Geleise auf den Stationen der Hauptbahn um 5402,66 lfde. Ruthen und 71 Stück Ausweichungen.

2. **Brücken.** Der Durchlaß in der Güterfahrstraße auf Bahnhof Lissa wurde um 75½ Fuß verlängert.

3. **Stationsbauten.** Der Bau eines Verwaltungsgebäudes in Berlin wurde in Angriff genommen. In Fürstenberg, Neuzelle und Bunzlau wurden die Stationsgebäude durch Anbauten vergrößert und in Lissa ist dasselbe umgebaut worden.

In Berlin wurde ein halbrunder massiver Lokomotiv-Schuppen für 10 Lokomotiven und in Breslau ein Güterschuppen erbaut.

Ein Kohlen-Perron wurde in Kohlfurt angelegt.

Neue Rampen wurden angelegt in Berlin, Frankfurt und Breslau.

In Frankfurt, Kaiserswaldau und Breslau wurden Wasserkrahne, in Guben eine Dampfmaschine in der Wasser-Station und in Sommerfeld ein Lastkrahn aufgestellt.

Centesimal-Waagen wurden aufgestellt in Sommerfeld, Hansdorf und Görlitz.

In Sommerfeld wurde 1 und in Breslau 2 Drehscheiben angelegt.

Außerdem wurden noch mehrere Spritzenhäuser erbaut, Einfriedigungen der Bahnhöfe ꝛc. hergestellt und sonstige Anlagen ausgeführt.

4. **Telegraphen.**

a) Die optischen Telegraphen nach dem Treutlerschen Systeme wurden sämmtlich kassirt und dafür Masttelegraphen aufgestellt.

b) Auf der Strecke Berlin-Sorau ist eine neue electrische Leitung — die vierte — von 24,4 M. Länge angelegt, welche über Görlitz und über die Gebirgsbahnlinie weiter geführt werden soll.

IV. **Betriebsmittel.** Es wurden im Jahre 1866 angeschafft 14 Lokomotiven, 6 vierrädrige Personenwagen III. und 8 vierrädrige Personenwagen IV. Klasse, 86 vierrädrige bedeckte und 300 vierrädrige offene Güterwagen; ausrangirt dagegen 13 Lokomotiven, 3 vier-, 3 sechs- und 26 achträdrige bedeckte, sowie 1 sechs- und 1 achträdriger offener Lastwagen.

V. **Industrielle Anlagen.** Im Jahre 1866 wurden in den Werkstätten in Frankfurt a. O., Berlin, Breslau, Sorau, Görlitz, Liegnitz und Lauban durchschnittlich täglich 1009 Arbeiter beschäftigt, welchen zusammen 258084 Thlr. Arbeitslohn gezahlt wurde. Der Werth der in diesen Werkstätten verarbeiteten Materialien beträgt 288198 Thlr.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2382 Betheiligten und einem Kassen-Bestande von 19953 Thlrn. ult. 1866.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. a. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

76. Das Anlage-Kapital besteht

a) in Stamm-Actien	10 000 000	Thlr.
b) in Prioritäts-Actien zum Ankauf der früheren Berlin-Frankfurter Bahn	4 175 000	„
c) in Prioritäts-Obligationen	6 800 000	„
Summa des concessionirten Anlage-Kapitals	20 975 000	„
Davon sind an die General-Staatskasse abgeführt	25	„
mithin verwendet	20 974 975	Thlr.

Aus Staatsfonds sind bis ult. 1866 überwiesen:

a) zum Bau des zweiten Geleises	5 160 000	Thlr.	
b) zu baulichen Erweiterungen und zur Vermehrung der Transportmittel	3 680 984	„	
zusammen	8 840 984	„	
wovon ult. 1866 als Bestand vorhanden waren	272 509	„	
verbleiben			8 568 475 „

Ferner sind aus den Betriebs-Ueberschüssen in den Jahren 1852—1866 zur Erweiterung und Vervollständigung der Anlagen, sowie zur Vermehrung der Transportmittel verwendet 5 221 009 „

Summe des bis ult. 1866 verwendeten Anlage-Kapitals 34 764 459 Thlr.

83. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

85. Hierin sind 1414173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

88b. Dies sind die in der Erläuterung zu Kol. 76 erwähnten Prioritäts-Actien.

90a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 77—86 aufgeführten Summen bereits mitenthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 76).

121e. Die als vorgelegte Reserve-Maschinen von den Lokomotiven zurückgelegten 69276 Meilen sind in Kol. 121a—e bereits mitenthalten.

128a u. 130c. Der Coaks ist nicht mit den Steinkohlen gemischt, sondern es sind theils Coaks — namentlich auf den Bahnhöfen — theils Steinkohlen in der Art verwendet, daß wenn das eine der Materialien gebraucht wurde, das andere ausgeschlossen war

Bei der Reduktion von Coaks auf Steinkohlen ist eine Tonne Steinkohlen = 360 Z.-Pfd. = 330 Z.-Pfd. Coaks gerechnet worden.

Der Durchschnitts-Verbrauch (excl. des Verbrauchs der Berliner Verbindungsbahn) beträgt brutto 239,23 Z.-Pfd. und netto 193,32 Z.-Pfd. Steinkohlen oder 219,20 Z.-Pfd. brutto und 177,21 Z.-Pfd. netto Coaks.

137a. In dieser Summe sind die Selbstkosten für den Transport der Brennmaterialien auf der eigenen Bahn (57 314 Thlr.) nicht enthalten.

137b u. c. Einschließlich derselben würden die Kosten des verbrauchten Brennmaterials pro Nutzmeile 18,69 Sgr. und pro Achsmeile 3,60 Pf. betragen haben.

140. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt:

bei der Hauptbahn . . 45,11 Proc.
„ „ Gebirgsbahn . 18,44 „

141. Die Postwagen sind Eigenthum der Postverwaltung und haben auf der eigenen Bahn 514 352 Achsmeilen, auf fremden Bahnen 29 776 Achsmeilen zurückgelegt. Postwagen fremder Bahnen legten auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn 53 869 Achsmeilen zurück.

153a. In diese Summe sind die auf fremden Bahnen zurückgelegten 29 776 Achsmeilen Preußischer Postwagen (siehe Erläuterung zu Kol. 141) nicht, dagegen die auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zurückgelegten 53 869 Achsmeilen fremder Postwagen mitaufgenommen.

168d, 170d, 171d, 172d u. 173d. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 168c ꝛc. der Statistik pro 1865 wird hier noch bemerkt, daß im „durchbrochenen Verkehre" (von Bahn zu Bahn) im Jahre 1866 befördert sind: 102 619 Ctr. Eilgüter, 683 940 Ctr. Frachtgüter der Normalklasse ꝛc., 4 452 658 Ctr. Frachtgüter der ermäßigten Klasse und 80 624 Ctr. Kohlen ꝛc., zusammen 5 319 841 Ctr., welche hierin mitenthalten sind.

227. Diese Summe bezieht sich nur auf die Unterhaltung der elektrischen Telegraphen, diejenige der optischen Telegraphen ist in Kol. 228 enthalten.

264. Hierin sind auch die (bei Privatbahnen aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds) zur Verwendung gekommenen Beträge für Erweiterungen und Verbesserungen der Bahn-Anlagen ꝛc. im Gesammtbetrage von 883 683 Thlrn. enthalten, woraus sich das bedeutende Mehr gegen das Vorjahr theilweise ergiebt. (Siehe die nachfolgenden Erläuterungen zu Kol. 273 u. 292.)

268c. Mit Rücksicht darauf, daß das Anlage-Kapital der Schlesischen Gebirgsbahn nur annähernd angegeben werden kann, ist der hier aufgeführte Procentsatz ebenfalls nur annähernd richtig. Ohne das für die Schlesische Gebirgsbahn verwendete würde sich das Anlage-Kapital zu 10,47 Proc. verzinst haben.

272. Die Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von 10 000 000 Thlrn. unterliegen auch der Amortisation, wozu ½ Proc. des Kapitals und die ersparten Zinsen zur Verwendung kommen.

Für das noch nicht amortisirte Kapital von 7 337 600 Thlrn. sind bezahlt:

a) an Zinsen	295 362	Thlr.
b) „ Amortisationsbeträgen	92 900	„
zusammen	388 262	Thlr.

273. Die event. Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds würden pro 1866 betragen haben:

für den Reservefonds	6095	Thlr.
„ „ Erneuerungsfonds	612 727	„
zu Erweiterungen der Anlagen, Vermehrung der Betriebsmittel ꝛc.	264 861	„
zusammen	883 683	Thlr.

Dieselben sind unter den Ausgaben Kol. 224—228, 246 u. 247 bereits aufgeführt.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds giebt es bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht. Es sind hier aber diejenigen (in den Ausgaben Kol. 224—228, 246 u. 247 bereits enthaltenen) Summen aufgeführt, welche in Folge von Elementar- oder Betriebs-Unfällen, und diejenigen, welche für Ersatz von Schienen und Auswechselung von Schwellen, sowie für größere Ersatzstücke an Locomotiven und Wagen aus diesen Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1866 überhaupt 64,81 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 63,89 Meilen,
„ „ 1865 „ 63,38 „ „ „ „ „ 54,93 „
pro 1866 mehr überh. 1,43 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 8,96 Meilen.

292 u. 295. Behufs Vergleichung der Ausgaben und des Ueberschusses des Jahres 1866 mit denjenigen des Vorjahres sind den Ausgaben des Jahres 1865 (wie dies auch bei den übrigen Staatsbahnen geschehen ist) die Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie die zur Vermehrung der Betriebsmittel und Erweiterung und Verbesserung der Anlagen aus den Betriebs-Ueberschüssen überwiesenen Summen von 3950 + 335 397 + 297 434 = 636 781 Thlrn. (siehe Kol. 266 und 268a der Statistik pro 1865) hinzuzurechnen, wodurch sich dieselben auf 3 213 799 Thlr. überhaupt und 58 507 Thlr. pro Meile Bahnlänge erhöhen, wogegen sich der Ueberschuß des Jahres 1865 um die Summe von 636 781 Thlrn. ermäßigt, mithin 3 670 950 Thlr. überhaupt und 66 830 Thlr. pro Meile Bahnlänge beträgt, welche Summen dieser Vergleichung zu Grunde liegen. Daß die Ausgaben pro 1866 sich höher stellen als in den Vorjahren, hat seinen Grund theils in der größeren Aufwendung für Erneuerungen, theils in der durch die vielen schleunigen Militair-Beförderungen gestörten Regelmäßigkeit des Betriebes. Es wurden 854 diverse Extra-Militair-Züge eingelegt, wogegen 84 fahrplanmäßige Personen- und 543 dergl. Güterzüge ausgefallen sind.

Werden dagegen von den Ausgaben des Jahres 1866 die in der Erläuterung zu Kol. 273 spezifizirten 883683 Thlr. in Abzug gebracht und dem Ueberschusse hinzugerechnet, wie im Vorjahre geschehen, so haben betragen:

ad Kol. 292 die Ausgaben mehr	a) überhaupt		620382	Thlr.
		Proc.	24,07.	
	b) pro Meile Bahnlänge		3131	Thlr.
„ „ 294 der Ueberschuß mehr	a) überhaupt		217139	Thlr.
		Proc.	5,04.	
„ „ 295b pro Meile Bahnlänge weniger			7600	Thlr.

349. Dies ist der Zuschuß, welchen der Staat jährlich mit 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zur Pensionskasse leistet. Derselbe beträgt für die Hauptbahn . . . . . 6200 Thlr.
„ „ Schlesische Gebirgsbahn . . . . 1670 „
„ „ Berliner Verbindungsbahn . . . 166 „
zusammen 8036 Thlr.

b) Schlesische Gebirgsbahn.

77—86. Die Kosten der hergestellten Strecke der Schlesischen Gebirgsbahn betragen circa 5 300 000 Thlr. Eine genaue Feststellung des Anlage-Kapitals für die in Kolonne 77—85 aufgeführten Titel ist noch nicht erfolgt.

11. Königl. Preußische Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preußischen Ostbahn umfaßte ult. 1866:

1.	die Hauptbahn von Frankfurt a. O. über Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen	96,11 Meilen.
2.	die am 1. Oktober 1866 eröffnete Strecke Cüstrin-Gusow (der direkten Bahnlinie Berlin-Cüstrin, welche in ihrer ganzen Ausdehnung am 1. Oktober 1867 eröffnet wurde) von	2,32 „
3.	die Zweigbahnen:	
	a) von Bromberg über Thorn nach Otloczyn	8,35 „
	b) von Dirschau nach Danzig	4,14 „
4.	die Verbindungsbahnen:	
	a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen	0,18 „
	b) zwischen dem Grenzbahnhofe Otloczyn u. dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird	0,37 „
	zusammen	111,45 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Cüstrin-Gusow . . . . . 109,97 Meilen.

Die Zweigbahn von Danzig nach Neufahrwasser befand sich ult. 1866 noch im Bau, sie wurde am 1. Oktbr. 1867 dem Betriebe übergeben.

II. **Stationsbauten.** Auf Bahnhof Cüstrin haben, durch die Eröffnung der Bahnstrecke Cüstrin-Gusow veranlaßt, umfangreiche Um- und Neubauten stattgefunden. Außerdem wurden nur noch auf den Bahnhöfen Elbing, Königsberg und Eydtkuhnen erheblichere Bauten ausgeführt.

Die in den Wege-Uebergängen und Parallelwegen durch Fäulniß unbrauchbar gewordenen hölzernen Brücken wurden theils durch massive, theils durch Cementröhren ersetzt.

III. An **industriellen Anlagen** besitzt die Ostbahn eine Maschinenbau-Anstalt in Dirschau. Dieselbe ist im Jahre 1866 fast ausschließlich für die Ostbahn-Verwaltung, und zwar mit dem Neubau und der Unterhaltung verschiedener mechanischer Betriebs-Einrichtungen und für den Berlin-Cüstriner Bau beschäftigt gewesen. Die Kosten der fertig gestellten Arbeiten, bei welchen lediglich die Selbstkosten zur Rechnung kommen, betragen rot. 159385 Thlr.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 8 Lokomotiven, 15 Personen- und 123 Güterwagen vermehrt. Eine Lokomotive wurde ausrangirt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand an nachstehenden Tagen statt:

am 27.	Juli	1851	Kreuz-Bromberg,		
„ 6.	August	1852	Bromberg-Danzig,		
„ 19.	Oktober	1852	Marienburg-Braunsberg,		
„ 2.	August	1853	Braunsberg-Königsberg,		
„ 12.	Oktober	1857	Dirschau-Marienburg (einschließlich der Weichsel- und Nogatbrücken),		
am 12.	Oktober	1857	Frankfurt a. O.-Kreuz,		
„ 6.	Juni	1860	Königsberg-Stallupönen,		
„ 15.	August	1860	Stallupönen-Eydtkuhnen,		
„ 24.	Oktober	1861	Bromberg-Thorn,		
„ 4.	Dezbr.	1862	Thorn-Otloczyn und		
„ 1.	Oktober	1866	Cüstrin-Gusow.		

79f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken 5 080 948 Thlr.

91e. Von den im Jahre 1866 angeschafften sind 3 Lokomotiven nicht im Dienste gewesen; dagegen aber 10, fremden Verwaltungen gehörende Lokomotiven zeitweise benutzt worden.

96d. Außerdem sind noch 2 Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

165. Hierin sind 6762,8 Ctr. Militair-Gepäck enthalten.

169. Die hier aufgeführten 513 Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Bromberg-Alexandrowo befördert worden. Die außerdem beförderten Postgüter werden nicht notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung eine Averßional-Summe gezahlt wird.

175a. Außer den hier aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 14 019 Meilen zurücklegten, befördert worden. Das Gewicht derselben ist nicht notirt.

177c. Dies sind Militair-Fahrzeuge.

178a. Hierunter befinden sich 51 894 Militair-Pferde.

204. In dieser Summe sind 4352 Thlr. Einnahmen für die beförderten Militair-Effekten enthalten.

209. Hiervon kommen 108 Thlr. auf die in Kol. 169 aufgeführten 513 Ctr. Postgüter. Die verbleibenden 8578 Thlr. repräsentiren das für die übrigen Postgüter gezahlte Pauschquantum.

213. Für die in der Erläuterung zu Kol. 175a erwähnten 14 019 Lokomotiv-Meilen vor Material-Zügen sind 19 627 Thlr., welche hierin enthalten sind, in Einnahme gestellt worden.

215a. Hiervon kommen 425 421 Thlr. auf Einnahmen für Militair-Pferde.

277 ꝛc u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds:

für Bahnanlagen (Kol. 279a)	4 624	Thlr.
„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	3 462	„

b) beim Erneuerungsfonds:

für Bahnanlagen (Kol. 283a)	302 647	Thlr.
„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	57 040	„

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 105 905 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 487 782 Thlr. für Betriebsmittel ꝛc. gezahlt worden sein.

12. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn" vereinigten Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt die in der Statistik pro 1863 S. 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zus.	16,20	Meilen, sowie
b) Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc. von zus.	2,33	„
überhaupt	18,81	Meilen.

Außerdem wurde die der Königl. Bergwerks-Direktion gehörige, am 15 Mai 1866 eröffnete Zweigbahn von St. Johann-Saarbrücken nach dem Hafen bei Malstatt von . . . . . 0,30 „ in Verwaltung und Betrieb genommen.

Hierzu die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach . . . . . 0,64 „

Also Gesammt-Betriebslänge 19,35 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn nach dem Hafen bei Malstatt . . . . . 19,44 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1866 wurde mit der auf der Strecke Saarbrücken-Neunkirchen begonnenen Auswechselung der 4" u. 4¾" hohen gegen 5" hohe Schienen fortgefahren und 205 lfde. Rthn. 4zöllige und 504 lfde. Rthn. 4¾zöllige Geleise in 5zöllige umgewandelt.

Die Auswechselung an Schwellen war erheblich, denn es wurden 20 856 Stück = 8 Proc. des Bestandes, an Schienen dagegen 8,16 Proc. des Bestandes ausgewechselt.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 6 Lokomotiven und 1 Salonwagen, welcher in der eigenen Werkstatt erbaut wurde, vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensions-Kasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter Krankenfonds, an welchem ult. 1866 490 Betriebs-Beamte und gegen 1000 Arbeiter Theil nahmen. Derselbe schloß ult. 1866 mit einem Bestande von 29 824 Thlrn. ab gegen 25 924 Thlr. im Vorjahre.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

11b. Dies ist die gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach von 0,64 M. und die der Königl. Bergwerks-Direktion gehörige Zweigbahn nach dem Hafen bei Malstatt von 0,30 M., welche sich im Betriebe der Saarbrücker Eisenbahn befindet, zusammen also 0,94 Meilen.

15. Die Betriebseröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 15. September 1850 ein Theil und am 16 November 1850 die ganze Strecke Bexbach-Forbach (Saarbrücker-E.),
am 16. Dezember 1858 Saarbrücken-Merzig,
am 26. Mai 1860 Merzig-Trier und
„ 29. August 1861 Conz-Wasserbillig.

81b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden verbraucht:

Scheitholz	164,31	Klftr.
8 203 Reiserwellen à ½ Cbß.	37,98	„
zusammen	202,29	Klftr.

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 65 824 Achsmeilen auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück.

168b—d, 170b—d, 171b—d u. 173b—d. In Folge der durch die Ereignisse des Krieges (am Main) veranlaßten häufigen Umkartirungen der Güter sind die hier gemachten Angaben der beförderten Quantitäten, nach den verschiedenen Verkehrsarten geordnet, nur annähernd richtig. Der Durchgangs-Verkehr enthält deshalb auch nur die direkt über die Bahn beförderten Gütermassen.

Die vom Auslande eingegangenen Gütermassen betrugen: von Frankreich ꝛc. 1 963 871 Z.-Ctr., von der Luxemburger Bahn ꝛc. 2 183 347 Z.-Ctr.

172a u. b. Dies sind nur Saarkohlen und daraus gezogener Coaks.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . 1092 Thlr. und
„ Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . 1073 „

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 101 182 Thlr. und
„ Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 25 392 „

13. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn umfaßte ult. 1866 folgende Bahnstrecken:

1. die frühere Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn von der Grenze bei Warburg bis Hamm	17,95	Meilen,
2. die frühere Münster-Hammer Eisenbahn von Hamm bis Münster	4,64	„
3. die Bahnstrecke von Münster bis Rheine	5,12	„
4. die Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn von Altenbeken bis zur Preußisch-Braunschweigischen Grenze bei Höxter	6,20	„
zusammen	33,91	Meilen.
Die Strecke von Warburg bis zur Grenze von	0,61	„
ist an die Direktion der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn (jetzt Hessische Nordbahn genannt) verpachtet, mithin im eigenen Betriebe	33,30	Meilen.

Der Betrieb auf der (Braunschweigischen) Strecke von der Preuß. Grenze bei Höxter bis zum Bahnhofe Holzminden (0,29 Meilen) ist auf Grund des zwischen den betreffenden Staats-Regierungen abgeschlossenen Vertrages der Westfälischen Eisenbahn übertragen, und zwar in der Weise, daß sie den eigentlichen Fahrdienst gegen eine, Braunschweigischer Seits zu zahlende Entschädigung besorgt, während die Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehre der Bahn-Eigenthümerin zufließt.

Außer den vorstehend bezeichneten Bahnstrecken ist von der Bahnlinie Emden-Rheine-Löhne die 7,08 Meilen lange Strecke von der Landesgrenze bei Salzbergen über Rheine nach Osnabrück von der Westfälischen Eisenbahn-Verwaltung aus Staatsmitteln gebaut, der Betrieb derselben aber der Hannoverschen Verwaltung gegen Verzinsung des Anlage-Kapitals überlassen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Neuenhörser Einschnitt (zwischen Willebadessen und Buke) wurde zur Verhinderung von Rutschungen eine Trockenmauerung von 31,5 Schachtruthen ausgeführt. Die schadhaft gewordene Asphalt-Abdeckung des Buke-Viadukts, welche im Jahre 1865 bis zum vierten Theile hergestellt war, ist im Jahre 1866 vollendet.

Auf dem Bahnhofe Willebadessen wurde ein freistehender Wasserkrahn mit Wasserleitung angelegt. Auf den Bahnhöfen Paderborn und Münster kamen mehrere, theils im Jahre 1865 begonnene Erweiterungsbauten an den Stations-Gebäuden ꝛc. zur Ausführung.

Außerdem wurde im Jahre 1866 mit der Anlage des zweiten Geleises auf der Bahn begonnen und ist dieselbe bis zum Schlusse des Jahres zunächst auf der Strecke Paderborn-Altenbeken-Driburg auf 3,36 Meilen Länge mit allen dazu erforderlichen Planirungs- und Oberbau-Arbeiten zur Ausführung gebracht worden.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1866 wurden 5 neue Personenzug- und 3 neue Güterzug-Lokomotiven angeschafft, wogegen 2 Maschinen nebst Tender ausrangirt sind.

Der Wagenpark wurde um 12 neue Gepäckwagen mit Bremsen und 100 neue bedeckte Güterwagen vermehrt.

Von den Personenwagen, welche nicht vermehrt wurden, sind 8 und von den Gepäckwagen 3 abgängig und zum Umbau bestimmt. Ein Wagen IV. Klasse wurde zum Wagen III. Klasse und 5 ältere Gepäckwagen zu bedeckten Güterwagen eingerichtet. Außerdem wurden 30 ältere Wagen mit neuen Bremsen versehen und 10 abgängige hölzerne Coakswagen mit hohen Wänden zu Viehwagen, sowie 4 abgängige hölzerne Kieswagen zu Kohlenwagen umgebaut. Zwei zertrümmerte Kieswagen wurden ausrangirt.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Außer den in den früheren statistischen Berichten der Westfälischen Bahn (s. Statistik pro 1863 S. 164 u. Statistik pro 1864 S. 185) bereits bezeichneten Verbänden gehört dieselbe seit dem 15. April 1866 dem an diesem Tage in's Leben getretenen Preußisch-Braunschweigischen Verbande als Mitglied an.

Durch diesen Verband wird die Beförderung der Güter aus den Rheinprovinzen nach Berlin, den Ostsee-Häfen und nach Rußland vermittelt.

V. Außer der **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familiengliedern, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren.

Zu beiden Kassen, welche ult. 1866 einen Bestand von 6301 Thlrn. hatten, gehörten am Schlusse genannten Jahres 1272 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 4954 Thlrn. zahlten.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

10. Wegen des außerdem zur Westfälischen Eisenbahn gehörigen Theiles der Bahnstrecke Emden-Rheine-Löhne siehe ad I dieses Berichts.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 4. Oktober 1850 Paderborn-Hamm,	am 23. Juni 1856 Münster-Rheine,
„ 6. Februar 1851 Haueda-Warburg,	„ 1. Oktober 1864 Altenbeken-Höxter und
„ 21. Juli 1853 Warburg-Paderborn,	„ 10. Oktbr. 1865 v. Höxter b. z. Grenze bei Holzminden.

77. Dies sind die Kosten des Ankaufs der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn.

137. Hierin sind 4549 Thlr. Kohlenprämien enthalten.

141. Dies sind die von den Postwagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen.

162. Außer den hier aufgeführten 95 902 Militair-Personen wurden noch 7 Extrazüge, bei denen die Personenzahl nicht festgestellt wurde, für militairische Zwecke befördert.

165 u. 166a. Hierin sind 4051 Ctr. Militair-Effekten enthalten.

177c. Desgl. hierin 1749 Militair-Fahrzeuge.

178a. Von den hier aufgeführten Pferden sind 2404 Stück Luxus-, 1576 Stück Koppel- und 22 900 Stück Militair-Pferde.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

201e. Für die in Kol. 162 aufgeführten 95 902 Personen sind 39 641 Thlr. und für die 7 Militair-Extrazüge 1324 Thr. vereinnahmt worden.

204. Hierin sind 829 Thlr. für die beförderten 4051 Ctr. Militair-Effekten enthalten.

214b. Dies ist die Einnahme für die beförderten Eisenbahn- und 251 sonstige Fahrzeuge, wogegen

214c. hier die Einnahme für die beförderten 1749 Militair-Fahrzeuge aufgeführt ist.

215a. Für die 2404 Luxuspferde sind 4485 Thlr. und für die 22 900 Militair-Pferde 61 310 Thlr. eingenommen. Die Einnahme für die 1576 Koppelpferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

224. Hierunter sind 138 441 Thlr. enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

225. Desgl. hier . 11 991 Thlr.

227. Desgl. hier . 5 067 Thlr.

228. Desgl. hier . . 415 Thlr.

247. Ebenso hier . 12 198 Thlr.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Büreaus der 4 Eisenbahn-Baumeister enthalten.

260. Hierin sind 4000 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse enthalten.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergl. Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 224—247 angegeben.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug ult. 1866 . . . . . 33,30 Meilen,
ult. 1865 dagegen im mittleren Jahresdurchschnitte . . . . . 32,776 „
mithin pro 1866 mehr . 0,524 Meilen.

14. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden."

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** besteht wie im Vorjahre aus:

a) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach . . . . . 7,20 Meilen,

b) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preuß. Grenze bei Reichenbach . . . . . 11,59 „

c) der Tharandt-Freiberger Linie . . . . . 3,51 „

zusammen 22,30 Meilen.

Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach . . . . . 1,46 „

ist Eigenthum der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, die zur Sächsisch-Schlesischen Linie gehörige Strecke von der Grenze bis Görlitz . . . . . 1,96 „

zu übertragen 25,72 Meilen.

Uebertrag 25,72 Meilen.

dagegen Eigenthum des Preuß. Staates. Beide Strecken werden von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt. Im Betriebe der Letzteren befinden sich also . 25,72 Meilen.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn** in Dresden verbindet diese Linie mit der Alberts- und Leipzig-Dresdener E., sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. Ueber den **Erneuerungsfonds**, gemeinschaftlich mit den Sächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie

V. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats und die unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise { am 17. November 1845 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie, „ 1. August 1848 auf der Sächsisch-Böhmischen Linie,

auf der ganzen Bahn { am 1. Septb. 1847 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie, „ 19. April 1852 „ „ „ Böhmischen „ und „ 11. August 1862 „ „ Tharandt-Freiberger Linie.

86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Böhmische Linie . . . 6 771 333 Thlr.
„ „ „ Schlesische „ . . . 7 167 987 „
„ „ Tharandt-Freiberger „ . . . 3 149 258 „
} zus. 17 088 578 Thlr.

91e. Außer den hier aufgeführten wurden noch 9 Lokomotiven der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121 u. 122 mitenthalten.

130 u. 132. Die Anzahl der in Mischung von Steinkohlen und Coaks und Braunkohlen mit Steinkohlen zurückgelegten Nutzmeilen läßt sich nicht angeben, da das hier und bei Kol. 128 angegebene Feuerungs-Material durchgängig in verschiedener Mischung zur Verwendung gekommen ist.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehende Erläuterung), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 178 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

344 u. 345. In Folge der Kriegs-Ereignisse war der Betrieb eingestellt:

auf der Sächsisch-Böhmischen Linie vom 18. Juni bis 27. Juli 1866 während 40 Tagen,
„ „ „ Schlesischen „ „ 16. Juni „ 31. August „ „ 77 „
„ „ Tharandt-Freiberger „ „ 24.—28. Juni 1866 während . . 5 „

15. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig."

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Gößnitz-Geraer und Greiz-Brunner Gesellschaftsbahnen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866:

1) die Sächsisch-Bayerische Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zus. . . . . 24,01 Meilen,
2) die Obererzgebirgische Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus. 6,10 „
3) die Niedererzgebirgische Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von . 8,79 „
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . . . 8,06 „
4) die am 1. Februar 1866 eröffnete Linie von Chemnitz nach Annaberg von . . . . . 7,36 „
5) die Voigtländische Linie von Herlasgrün nach Eger von . . . . . 13,47 „
6) die von Wüstenbrand nach Lugau führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebaute und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15 November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene s. g. „Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn" von . . . . . 1,43 „

zusammen 69,44 Meilen.

für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Linie Chemnitz-Annaberg (ad 4) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 68,83 Meilen berechnet.

Die zur Sächsisch-Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,53 M.) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds** und

IV. die **Beamten-Pensions-** und **Unterstützungskasse** enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen, mit welchen dieselben gemeinschaftlich sind, resp. der Jahrgang 1863 der Statistik S. 165 und 166 die näheren Mittheilungen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Verhandlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

15. Der Betrieb ist eröffnet:

streckenweise

am 19. September 1842 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,
„ 1. November 1854 „ „ Obererzgebirgischen „
„ 30. August 1847 auf der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn (Niedererzgebirgischen Linie);

auf der ganzen Bahn

„ 16. Juli 1851 auf der Sächsisch-Bayerischen Linie,
„ 15. Mai 1858 „ „ Obererzgebirgischen Linie,
„ 15. Novemb. 1858 „ „ Niedererzgebirgischen Linie (Hauptbahn),
„ 19. Septmb. 1859 „ den Zweigbahnen nach Neustädtel resp. Schneeberg,
„ 1. Novemb. 1865 „ der Voigtländischen und
„ 1. Februar 1866 „ „ Chemnitz-Annaberger Linie.

86. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17 025 972	Thlr.
„ „ Obererzgebirgische „	3 043 057	„
„ „ Niedererzgebirgische „	12 898 290	„
„ „ Voigtländische „	6 104 102	„
„ „ Chemnitz-Annaberger „	3 950 655	„
zusammen	43 022 076	Thlr.
Es ist jedoch nicht dieses, sondern nur der Betrag von	41 242 880	Thlrn.
aus Staatsmitteln aufgewendet worden, da für die früher im Eigenthume einer Actien Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn bereits vor der Baubeendigung	7 268 407	Thlr.
verausgabt waren, auf die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die nöthige Ausrüstung derselben vom Staate aber nur	5 489 211	„
demnach	1 779 196	Thlr.

weniger verwendet worden sind.

91c, 94, 96d, 102g u. 104. Die unter der Verwaltung der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig stehende, 4,62 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb dieser Bahn wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen westlichen Linie (unter welchen sich auch die vertragsweise benutzten Betriebsmittel der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, bestehend in 2 Lokomotiven und 186 Güterwagen befinden, deren Anschaffungskosten aber bei Kol. 113 u. 116 nicht mitenthalten sind) ausgeführt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kolonne

92, 97b, 99a, 103b, 110, 113b, 114b u. 116b. . . 68,83 + 4,62 = 73,45 Meilen = 553,23 Kilometer

zu Grunde gelegt sind.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung der mit den gewöhnlichen Zügen zur Beförderung gelangten Betriebsdienst- und Baugüter, sowie des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (siehe die nachstehenden Erläuterungen), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden, die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 2146 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Desgleichen haben hier nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, weil die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

344 u. 345. Durch Occupation des Landes und in Folge der theilweisen Zerstörung von Brücken war der Betrieb unterbrochen:

auf der Strecke Riesa-Chemnitz vom 15. Juni 1866 ab theilweise, vom 19. Juni ab gänzlich; auf den übrigen Linien vom 19. Juni ab gänzlich.

Die Wiedereröffnung erfolgte

auf den Strecken Leipzig-Werdau-Zwickau, Gößnitz-Glauchau-Zwickau und Zwickau-Schwarzenberg am 13. Juli, mithin Unterbrechung 25 Tage auf jeder Strecke,

auf der Strecke Riesa-Ostrau „ 13. „ „ „ 29 „

„ „ „ Chemnitz-Lugau „ 25. „ „ „ 36 „

„ „ „ Werdau-Hof „ 4. August, „ „ 46 „

auf den Strecken Glauchau-Chemnitz, Waldheim-Chemnitz, Chemnitz-Annaberg und Reichenbach-Eger am 19. August, mithin Unterbrechung 61 Tage auf jeder Strecke,

auf der Strecke Waldheim-Döbeln (Münchhof) am 3. Sept., mithin Unterbrechung 75 Tage,

„ „ „ Döbeln-Ostrau am 12. September, . . . „ „ 180 „

Die vollständige Wiedereröffnung sämmtlicher Linien hat am 12. Dezember 1866 stattgefunden.

Durch Beseitigung der Trümmer, welche in Folge des Zusammenstoßens zweier Züge bei Zwickau entstanden waren, ist der Betrieb auf der Strecke Werdau-Zwickau 2 Tage unterbrochen gewesen.

16. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1865 bis ult. Juni 1866.

II. **Organisation der Verwaltung.** Für die Leitung der Verkehrs-Anstalten besteht unter dem Ministerium für auswärtige Angelegenheiten zunächst eine Centralbehörde, die in 4 Sektionen zerfällt, nämlich: die Eisenbahn-Direktion, die Eisenbahn-Baukommission, die Post-Direktion und die Telegraphen-Direktion. Für diese Centralbehörde sind jedoch keine besonderen Beamten ernannt, sondern es wird dieselbe durch Zusammentritt bestimmter Beamten der 4 einzelnen Sektionen gebildet.

III. Das **Bahngebiet** der Württembergischen Staatsbahnen ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßte ult. Juni 1866 folgende Linien:

1. die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen	36,54	Meilen,
2. die Zweigbahnen: a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall	11,03	„
b) von Canstatt über Gmünd, Aalen und Wasseralfingen nach Nördlingen	14,78	„
c) von Aalen nach Heidenheim	2,96	„
d) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen und Rottenburg nach Eyach	9,55	„
zusammen	74,86	Meilen.

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,9 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals, d. h. gegen 12690 Thlr. verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,49 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 10286 Thlr. jährlich verpachtet hat.

Die Zahl der Stationen betrug ult. Juni 1866 . . 106, die der Haltestellen 3.

IV. **Bahn-Anlagen.** Die Arbeiten an der Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofes wurden im Jahre 1866 fortgesetzt. Auf den Bahnstrecken mit Schienen niederen Profils werden allmälig Schienen höheren Profils eingeführt.

V. **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.** Die höheren Beamten der Eisenbahn-Verwaltung haben Pensions-Ansprüche an die allgemeine Staatskasse und nehmen an der Wittwen- und Waisenkasse für die Hinterbliebenen der Württembergischen Staatsdiener Theil. Für die übrigen Bediensteten der Königl. Staats-Eisenbahn-Verwaltung besteht seit dem Jahre 1845 gemeinschaftlich mit der Bodensee-Dampfschifffahrts-, Post- und Telegraphen-Verwaltung eine Unterstützungs-Kasse, an welcher die niederen Bediensteten sämmtlich Theil zu nehmen verpflichtet sind. Diese Kasse gewährt Pensionen an dienstunfähig gewordene Bedienstete, sowie an deren Wittwen und Waisen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

15. Die Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Württembergischen Staats-Eisenbahnen waren folgende:

a. Hauptbahn			
am 22. Okt. 1845	Canstatt-Untertürkheim	0,49	M.
„ 7. Nov. 1845	Untertürkheim-Obertürkheim	0,39	„
„ 20. Nov. 1845	Obertürkheim-Eßlingen	0,49	„
„ 15. Okt. 1846	Ludwigsburg-Canstatt	2,36	„
„ 14. Dzbr. 1846	Eßlingen-Plochingen	1,18	„
am 11. Okt. 1847	Bietigheim-Ludwigsburg	1,18	M.
u.	Plochingen-Süssen	3,63	„
„ 8. Nov. 1847	Ravensburg-Friedrichshafen	2,66	„
„ 26. Mai 1849	Biberach-Ravensburg	6,71	„
„ 14. Juni 1849	Süssen-Geislingen .	1,28	„
„ 1. Juni 1850	Ulm-Biberach . .	4,93	„

am 29. Juni 1850	Geislingen-Ulm	4,33 M.	
„ 1. Oktbr. 1853	Bietigheim-Bruchsal	7,29 „	
	b. Zweigbahnen:		
„ 25. Juli 1848	Bietigheim-Heilbronn	3,94 „	
„ 4. Aug. 1862	Heilbronn-Hall	7,09 „	
„ 25. Juli 1861	Canstatt-Wasseralfingen	9,85 „	
am 3. Okt. 1863	Wasseralfingen-Nördlingen	4,92 M.	
„ 15. Sept. 1864	Aalen-Heidenheim	2,96 „	
„ 20. Sept. 1859	Plochingen-Reutlingen	4,52 „	
„ 15. Oktbr. 1861	Reutlingen-Rottenburg	3,35 „	
„ 1. Novbr. 1864	Rottenburg-Eyach	1,67 „	

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

121c. Hierunter sind auch die Leistungen der Maschinen bei Voraus- und Nachzügen enthalten, wie solche von den Vorständen größerer Stationen angeordnet werden können.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personenwagen (welche durch Oefen geschieht) mitenthalten.

285. Die Betriebs-Bahnlänge betrug im Jahre 1866 . . . . . 74,86 Meilen,
der mittlere Jahresdurchschnitt im Vorjahre . . . . . 73,68 „
mithin pro 1866 mehr 1,18 Meilen.

336. Die in den Jahren vor 1864 vorgekommenen Schienenbrüche wurden nicht notirt, der hier (in Kol. 336b) notirte Schienenbruch ist im Jahre 1865 vorgekommen.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

---

17. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bergisch Märkische Eisenbahn ist Eigenthum einer Actien-Gesellschaft; die Verwaltung derselben ist für immer dem Staate übertragen und wird von der „Königl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld" geführt.

Neben der Direktion fungirt eine aus 15 Mitgliedern und eben so vielen Stellvertretern gebildete Deputation der Actionäre, welche in den wichtigeren Angelegenheiten mit ihren Gutachten gehört wird, und von der die Rechnungen geprüft und dechargirt werden.

Die Vermehrung der Zahl der Deputations-Mitglieder und deren Stellvertreter erfolgte im Jahre 1866 in Folge der Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Die Verwaltung ist nach den für Staatsbahnen maßgebenden Grundsätzen eingerichtet.

II. **Bahngebiet.** Das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen hat im Jahre 1866 durch die am 1. Januar erfolgte Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer, Ruhrort-Crefelder und der Viersen-Venloer Bahn, sowie durch die im Laufe dieses Jahres stattgefundene Vollendung der Zweigbahn Unna-Hamm eine abermalige bedeutende Erweiterung und Ausdehnung erfahren. Dasselbe umfaßte am Schlusse des Jahres 1866 folgende Betriebsstrecken:

1. die Bergisch-Märkische Bahn, mit den Strecken:			
von Aachen bis Oberkassel	11,43	Meilen,	
„ Gladbach „ Homburg	5,60	„	
„ Viersen „ zur Landesgrenze	2,52	„	
„ Düsseldorf „ Dortmund	11,26	„	
„ Dortmund „ Soest	7,16	„	
„ Unna „ Hamm	2,44	„	
„ Dortmund „ Duisburg	7,24	„	
„ Witten „ Langendreer	0,70	„	
„ Langendreer bis Laer	0,41	„	
von Mülheim bis Oberhausen	0,69	Meilen,	
„ Steele „ Dahlhausen	0,52	„	
„ Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58	„	
„ Steele bis Bohwinkel	4,47	„	
„ Letmathe „ Iserlohn	0,73	„	
2. die Ruhr-Sieg-Bahn mit den Strecken:			
von Hagen bis Siegen	14,10	Meilen,	
„ Herdecke „ Einhaus	0,23	„	
zusammen	70,14	Meilen.	

Die Zweigbahn Unna-Hamm wurde am 18. Januar 1866, die Strecke Viersen-Kaldenkirchen am 29. Januar und die Fortsetzung von Kaldenkirchen bis Venlo am 29. Oktober 1866 für den Personen- und am 7. November desselben Jahres für den Güterverkehr eröffnet. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt aller im Betriebe gewesenen Strecken:

für den Güterverkehr . . . . . 69,75 Meilen = 525,56 Kilometer,
„ „ Personenverkehr (siehe Erl. zu Kol. 13) . . . . . 67,91 „ = 511,95 „

III. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Bahn-Verwaltung werden von vornherein

für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn getrennt gehalten, die Kosten der Transport-Verwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen repartirt, die Kosten der Central-Verwaltung aber nach Verhältniß der Bahnlänge getragen.

Die Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten auf der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden vertragsmäßig von der Ruhr-Sieg-Eisenbahn gegen Bezug von 55 Proc. der Brutto-Einnahme getragen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 sind den älteren Beständen hinzugetreten:

1. Lokomotiven.

a) durch Neulieferung 5 gekuppelte Schnellzug-Maschinen und 23 Güterzug-Lokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen,

b) durch Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn 13 ungekuppelte Personenzug- und 20 gekuppelte Güterzug-Lokomotiven, zusammen 61 Lokomotiven.

2. Personenwagen.

a) durch Neubeschaffung 42 Stück,

b) durch Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn 69 Stück, zusammen 111 Stück mit 6004 Sitzplätzen.

3. Gepäckwagen.

a) durch Neubeschaffung 17 Stück, worunter 2 combinirte Post- und Gepäckwagen, zu welcher die Königl. Postverwaltung 1744 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. beigetragen hat,

b) durch Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn 20 Stück, zusammen 37 Stück mit einer Ladefähigkeit von 5230 Ctrn.

4. Güterwagen.

a) Uebernommen wurden 346 bedeckte und 950 offene,

b) neubeschafft wurden 1010 offene à 200 Ctr., 25 Viehwagen à 100 Ctr., 25 Kieswagen à 100 Ctr., 42 Bügelwagen sind aus den älteren Beständen bei den offenen Güterwagen ab- und bei den bedeckten zugerechnet worden.

Der Bestand an bedeckten und offenen Güterwagen belief sich am Schlusse des Jahres 1866 auf 7196 Stück mit einer Ladefähigkeit von 1194570 Ctrn. und einschließlich der Gepäckwagen auf 7291 Wagen mit einer Capacität von 1205670 Ctrn.

In Abgang gekommen sind 5 Lokomotiven, die indeß in der Zusammenstellung noch aufgeführt sind, da sie noch nicht verwerthet sind. Der Tender einer ausrangirten Maschine fand bei einer früher ohne Tender beschafften Lokomotive Verwendung.

V. **Beamten-Pensions-Kasse.** Es bestehen:

1. eine von der Königl. Eisenbahn-Direktion unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden Curatoriums verwaltete Pensions- und Unterstützungskasse für sämmtliche nicht definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1866 einen Bestand von 482903 Thlrn. und 2597 Theilnehmer hatte. Die außergewöhnliche Vermehrung des Kapitalbestandes und der Theilnehmer erklärt sich aus der stattgefundenen Verschmelzung mit der gleichen Kasse bei der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn.

2. eine in gleicher Weise verwaltete Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1866 einen Bestand von 85691 Thlrn. und 257 Theilnehmer hatte. Auch mit dieser Kasse ist die entsprechende Kasse der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn verbunden worden.

3. für die Beamten der rechtsrheinischen Bahnstrecken, welche weniger als 500 Thlr. Gehalt beziehen, sowie für die ständigen Arbeiter eine von dem Curatorium der Pensions- und Unterstützungs-Kasse verwaltete Kranken- und Unterstützungs-Kasse, welche ult. 1866 einen Bestand von 14231 Thlrn. hatte und welcher 1944 Beamte und 1473 Arbeiter angehörten.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

11b. Die Strecke von der Preußischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo ist Eigenthum des Holländischen Staates und ist der Betrieb derselben von der Seitens der Holländischen Staats-Regierung concessionirten Betriebs-Gesellschaft für die Holländischen Staatsbahnen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übertragen. Die Länge beträgt 0,38 Meilen. Die Betriebs-Einnahmen verbleiben, so lange sie den Betrag von 3000 Fl. nicht überschreiten, der Bergisch-Märkischen Verwaltung; wird der Ertrag höher, so tritt nach einer steigenden Scala die Betheiligung des Holländischen Staates ein.

Diese Strecke ist, weil sie erst am 29. Oktober resp. 7. November 1866 dem Verkehre übergeben, als unwesentlich nicht in Betracht gezogen. Die unbedeutenden Einnahmen und Ausgaben dieser Strecke sind in den Hauptsummen mitenthalten.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 69,33 Meilen und für den Güterverkehr auf 71,61 Meilen angenommen, weil auf der Zweigbahn Herdecke-Einhaus (0,29 Meilen), Langendreer-Laer (0,41 Meilen), Duisburg-Hochfeld (0,58 Meilen) und Steele-Dahlhausen (0,52 Meilen) ein Personen-Verkehr nicht stattfindet, die Strecke Viersen-Venlo (incl. des Holländischen Antheils von 0,38 Meilen) zu 2,90 Meilen und die Strecke Erkrath-Hochdahl doppelt, also zu 0,68 Meilen gerechnet wird, da auf dieser Strecke der geneigten Ebene halber ein doppelter Dienst stattfindet; endlich weil für den Güterverkehr die Zweigbahnen Steele-Dahlhausen (0,52 Meilen) und Letmathe-Iserlohn (0,73 Meilen) zu je 1,0 Meile gerechnet werden.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Strecken fand in nachstehender Weise statt:

1) Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund:

am 20. Dezember 1838 Düsseldorf-Erkrath,

„ 10. April 1841 Erkrath-Bohwinkel,

am 3. Septmbr. 1841 Bohwinkel-Elberfeld für den Personen- und

Anfangs Dezember 1841 für den Güterverkehr,

am 9. Oktober 1847 Elberfeld-Schwelm für den Personen-Verkehr,
„ 20. Dezmbr. 1848 Elberfeld-Schwelm-Dortmund für den Güter-Verkehr,
„ 9. März 1849 Schwelm-Dortmund für den Personen-Verkehr.

2) Bohwinkel-Steele

am 1. Dezember 1847 Bohwinkel-Steele,
„ 1. Juni 1863 die Verbindungsbahn mit Dortmund-Duisburg bei Steele.

3) Ruhrort-Crefeld

am 5. Oktober 1849 Homburg-Viersen,
„ 15. Oktober 1851 Viersen-Gladbach,
„ 12. Nov. 1852 die Trajekt-Anstalt und Dampffähre zwischen Homburg und Ruhrort,
„ 1. Mai 1856 die hydraulischen Hebethürme ebendaselbst.

4) Aachen-Düsseldorf

am 12. August 1852 Gladbach-Rheydt,
„ 12. November 1852 Rheydt-Herzogenrath,
„ 17. Januar 1853 Aachen-Obercassel vollständig,
„ 16. Oktober 1854 bis zum linken Rheinufer, Düsseldorf gegenüber.

5) Dortmund-Soest

am 9. Juli 1855.

6) Ruhr-Sieg-Eisenbahn

am 21. März 1859 Hagen-Letmathe,
am 16. Juli 1860 Letmathe-Altena u. Herdecke-Einhaus,
„ 6. August 1861 Altena-Siegen.

7) Dortmund-Witten-Duisburg

im Januar 1859 von Duisburg bis zum Rhein-Ruhr-Kanal u. Hochfeld (auf welcher Strecke die Köln-Mindener Bahn den Betrieb bis 1. Mai 1862 bewirkte),
am 1. Februar 1860 Dortmund-Dorstfeld u. Germania (ein Theil der Strecke Dortmund-Langendreer),
„ 26. Oktbr. 1860 Witten-Bochum-Engelsburg,
„ 1. März 1862 Bochum-Oberhausen,
„ 1. Mai 1862 Mühlheim-Duisburg,
„ 4. Oktober 1862 Dortmund-Langendreer und Langendreer-Vaer,
„ 21 September 1863 Steele Dahlhausen.

8) Letmathe-Iserlohn

am 31. März 1864.

9) Unna-Hamm

am 18. Januar 1866.

10. Viersen-Venlo

am 29. Januar 1866 Viersen-Kaldenkirchen,
„ 29. Oktober 1866 Kaldenkirchen-Venlo für den Personen- und
„ 7. November 1866 für den Güterverkehr.

88c. Das Kapital in Prioritäts-Obligationen, welches Ende 1865 aus 41 382 000 Thlrn. (nämlich 35 420 000 Thlr. der Bergisch-Märkischen resp. Ruhr-Sieg- und 5 962 000 Thlr. der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Bahnen) bestand, ist im Jahre 1866 um 16 618 000 Thlr. erhöht worden. Nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 8. Dezember 1866 sind dieselben für den Bau einer Eisenbahn von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig und Werden, sodann im Ruhrthale aufwärts über Schwerte bis Westwich und weiter, nebst Zweigbahnen, ferner zur Deckung des Kaufpreises für die von der Actien-Gesellschaft der Preußisch-Niederländischen Verbindungsbahn erworbene Bahnstrecke von Viersen bis zur Landesgrenze bei Venlo und endlich zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel zu emittiren, mit deren Begebung indeß erst im Laufe des Jahres 1867 begonnen wurde.

89. Die Stamm-Actien sind vom Staate nicht garantirt, dagegen hat derselbe eine Zins-Garantie auf Höhe von 3⅓ Proc. für das Anlage-Kapital der Ruhr-Sieg-Bahn im Betrage von 18 000 000 Thlrn. 3½ procentiger Prioritäts-Obligationen III. Serie (in Kol. 88c. mitenthalten) übernommen.

96d. Außerdem ist die Verwaltung an 6 Personenwagen I. u. II. Klasse betheiligt, welche auf gemeinschaftliche Kosten der Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes beschafft sind.

97b, 99b, 101b, 114b u. 115b. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Betriebslänge von 68,34 Meilen = 514,74 Kilometern zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personen-Beförderung stattfindet. (Siehe Erläuterung zu Kol. 13.)

100d. Hierin sind 4 vierrädrige und 3 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Außer den hier aufgeführten besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 sechsrädrigen Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

139. Im Laufe des Jahres 1866 sind 12 vierrädrige und 30 sechsrädrige Personenwagen neu beschafft, die zum Theil nur kurze Zeit im Betriebe waren. Auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich die Leistungen derselben vom Tage der Inbetriebsnahme bis zum Schlusse des Jahres zu nur 24 Wagen mit 65 Achsen und die wirkliche Durchschnittsleistung pro Achse auf 5083,4 Meilen.

145 u. 147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, die (in Kol. 147) aufgeführten 306 121 Achsmeilen sind vielmehr ebenfalls von den Güterwagen, wenn auch in Arbeitszügen zurückgelegt worden und deshalb bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 145) mit berücksichtigt.

149b. Hiervon kommen 126 730 Achsmeilen auf fremde Gepäck-, 44 788 Achsmeilen auf die Verbands-Gepäck- und 558 265 Achsmeilen auf Königl. Postwagen.

150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personen-Verkehr benutzten Strecken von 67,97 Meilen = 511,95 Kilometern zu Grunde. (Siehe ad II dieses Berichts und Erläuterung zu Kol. 13.)

168d, 170d, 171d, 172d u. 173d. Die hierher gehörigen, von Bahn zu Bahn beförderten Güter können nicht angegeben werden, weil besondere statistische Aufzeichnungen hierüber nicht geführt werden. Es sind deshalb die betreffenden Summen dem Binnenverkehre zugeschrieben worden.

185b. Dies sind die von den 961 Equipagen zurückgelegten Centnermeilen, von den übrigen Fahrzeugen sind dieselben nicht notirt.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Betriebslokale, sowie die Beleuchtungskosten der Bahn, der Bahnhöfe und Telegraphen.

270—275. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen war die hier (in Kol. 270a) aufgeführte Summe erforderlich, zu welcher der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie für die Obligationen der Ruhr Sieg-Eisenbahn einen Zuschuß von 117 403 Thlrn. zu leisten hatte. Aus dem Baufonds der Vierser Venloer Strecke waren 59 468 Thlr. zu decken.

Es sind deshalb 3 889 355 + 176 871 = 4 066 226 Thlr. in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Die Bestimmungen des mit der Staats-Regierung wegen des Baues der Ruhr-Sieg-Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages erfordern, daß die Reserve- und Erneuerungsfonds für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn getrennt verwaltet werden; es besteht zwischen beiden Abtheilungen nur insoweit ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß, als die Einnahmen und Ausgaben, welche aus dem gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also aus dem eigentlichen Transportdienste entspringen, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachs-Meilen zur Vertheilung gebracht werden.

Demgemäß besteht ein Reserve- und ein Erneuerungsfonds für die Bergisch-Märkische Eisenbahn und ein Reserve- und Erneuerungsfonds für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, über deren Bestand Folgendes anzuführen ist:

A. Bergisch-Märkische Bahn.

1. Reservefonds.

Bestand am Schlusse des Jahres 1865		118 657 Thlr.
Bestand der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn		61 209 „
Einlage und sonstige Einnahmen im Jahre 1866		126 606 „
Summe		306 472 Thlr.
Ausgegeben im Betriebsjahre 1866 a) für Bahnanlagen	612 Thlr.	
b) für Betriebsmittel	18 081 „	
c) „ Kleineisenzeug	120 „	
d) Entschädigung für Waldbrände	2647 „	
e) für Papier zu Dividendenscheinen	356 „	
f) „ Vorarbeiten für neue Strecken	25 088 „	
g) sonstige Ausgaben	2321 „	
zusammen		49 225 „
Bestand am Schlusse des Jahres 1866		257 247 Thlr.

2. Erneuerungsfonds.

Bestand am Schlusse des Jahres 1865		333 249 Thlr.
Bestand der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn		236 335 „
Einlage und sonstige Einnahmen im Jahre 1866		598 935 „
Summe		1 168 519 Thlr.
Ausgegeben im Betriebsjahre 1866		
a) für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen, größere Brücken)	550 398 Thlr.	
b) „ Betriebsmittel	264 535 „	
zusammen		814 933 „
Bestand am Schlusse des Jahres 1866		353 586 Thlr.

B. Ruhr-Sieg-Eisenbahn.

Reserve- und Erneuerungsfonds.

Bestand am Schlusse des Jahres 1865		215 860 Thlr.
Einlage und sonstige Einnahmen pro 1866		153 503 „
Summe		369 363 Thlr.

Ausgegeben im Betriebsjahre 1866:

1. Reservefonds.

a) für Bahnanlagen und Betriebsmittel	5108 Thlr.	
b) Entschädigungen bei Beschädigungen durch Unfälle	18 „	
zusammen		5126 Thlr.

2. Erneuerungsfonds.

a) für Bahnanlagen	116 268 Thlr.	
b) „ Betriebsmittel	60 230 „	
zusammen	176 498 „	
Ueberhaupt		181 624 „
Bestand am Schlusse des 1866		187 739 Thlr.

288. Einschließlich der Betriebsdienst und Baugüter sind im Jahre 1866 . . . 5 605 024 Z.-Ctr. = 4,44 Proc. mehr befördert worden als im Vorjahre.

346—365. Die mit 424 710 Thlr. beginnende Zeile bezieht sich auf die unter Nr. V. 1 dieses Berichts näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 72 149 Thlrn. beginnende Zeile auf die sub 2 ibid. bezeichnete Pensionskasse für die definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellten Beamten.

Die Bestände der mit diesen Kassen verbundenen gleichartigen Kassen der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn betrugen 128 361 resp. 29 894 Thlr.

18a. Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachsen-Altenburg liegende Gößnitz-Geraer Eisenbahn ist Eigenthum der „Eisenbahn-Gesellschaft Gößnitz-Gera", deren Directorium seinen Sitz in Nonneburg hat. Der Betrieb wird aber von der „Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direction zu Leipzig" mit deren eigenen Transportmitteln vertragsweise und gegen besondere Vergütung geleitet.

Zu Gößnitz und Gera besitzt die Gesellschaft keine eigenen Bahnhöfe, sondern es werden diejenigen der Königlich Sächsischen westlichen Staatsbahnen resp. der Thüringischen Eisenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direction sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

88a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgische Staatsregierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine Verzinsung von 4 Proc. ergiebt.

91—120. Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen ausgeführt.

121—157. Aus dem in vorstehender Erläuterung angeführten Grunde beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die Leistungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen gestellten Transportmittel mit alleiniger Ausnahme der in Kol. 149c aufgeführten 28 534 Achsmeilen der Güterwagen, welche von Wagen fremder Bahnen auf der Gößnitz-Geraer Bahn zurückgelegt wurden und für welche die in Kol. 156 aufgeführten 750 Thlr. Wagenmiethe zu zahlen waren.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Wie hier bereits bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 159 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

219. Hierin sind 13 360 Thlr. enthalten, welche der Baufonds an die Betriebskasse für die von letzterer bestrittenen Löhne für Geleisjustirungen ꝛc., Kosten der Bauzüge u. Anschaffung von Inventarienstücke zu erstatten hatte und welche in den Ausgaben unter Kolonne 223—233 mitenthalten sind.

234. Dies sind die für die Mitbenutzung der Bahnhöfe in Gößnitz und Gera gezahlten Vergütigungen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten sich nicht scheiden lassen.

272. Diese 3 Proc. Dividende sind auf 847 100 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden; die im Besitze der Herzogl. Altenburgischen Staats-Regierung befindlichen 750 000 Thlr. Actien waren ohne Dividenden-Genuß (siehe Erläuterung zu Kol. 88).

285 u. 286 ꝛc. Die Bahn ist erst ein Jahr im Betriebe, es kann also eine Vergleichung mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

345. Diese Betriebs-Einstellung umfaßte den Zeitraum vom 19. Juni bis 13. Juli 1866.

346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

18b. Greiz-Brunner Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Haltestelle Neumark an der Sächsisch Bayerischen Linie) führende Eisenbahn ist Eigenthum der „Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft", deren Directorium seinen Sitz in Brunn hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Gesellschaft von der „Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direction zu Leipzig" geleitet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direction sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten

Centnermeilen nicht erfolgt (ſiehe die nachſtehende Erläuterung), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

285 u. 286 ꝛc. Die Bahn iſt erſt ein Jahr im Betriebe, weshalb eine Vergleichung mit dem Vorjahre nicht ſtattfinden kann.

345. Dieſe Betriebs-Einſtellung umfaßte den Zeitraum vom 19. Juni bis 12. Auguſt 1866.

346—365. Die Beamten-Penſions- ꝛc. Kaſſe iſt mit derjenigen für die Angeſtellten der Sächſiſchen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen unter Nr. V reſp. die Statiſtik per 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

19a. Löbau-Zittauer Eiſenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Löbau-Zittauer Eiſenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statiſtik S. 158 das Nähere. Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion ſind bei den Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rückſicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere reſp. der von denſelben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (ſiehe die nachſtehende Erläuterung), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

172. Wie hier bereits bemerkt, ſind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klaſſe enthalten, weil dieſelben in den Regiſtern nicht getrennt geführt werden.

179. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

232. Dies ſind die Koſten der außergewöhnlichen Schneebeſeitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande ſich nicht ſcheiden laſſen.

239—242. Hier haben nur die Koſten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen ſind.

268. Die Ausgaben haben die Einnahmen um 3008 Thlr. überſtiegen, es reſultirt mithin ein Deficit in Höhe dieſes Betrages.

295. Im Jahre 1865 betrug der Ueberſchuß 27 846 Thlr., während pro 1866 ſich ein Deficit von 3008 Thlrn. ergab.

345. Dieſe Betriebs-Einſtellung dauerte vom 17. Juni bis 31. Auguſt 1866.

346—365. Die Beamten-Penſions- ꝛc. Kaſſe iſt mit derjenigen für die Angeſtellten der Sächſiſchen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen unter Nr. V reſp. die Statiſtik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

19b. Zittau-Reichenberger Eiſenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Zittau-Reichenberger Eiſenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statiſtik S. 159 das Nähere. Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion ſind bei den Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen aufgeführt.

86. In Folge von Abſchreibungen ꝛc. hat ſich das Anlage-Kapital bei dem Titel „Bahnkörper“ gegen das Vorjahr verringert.

146. Mit Rückſicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere reſp. der von denſelben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt (ſiehe die nachfolgende Erläuterung), kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

172. Wie hier bereits bemerkt, ſind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klaſſe enthalten, weil dieſelben in den Regiſtern nicht getrennt geführt werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

232. Dies ſind die Koſten der außergewöhnlichen Schneebeſeitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande ſich nicht ſcheiden laſſen.

239—242. Hier haben nur die Koſten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen ſind.

268. Die Ausgaben haben die Einnahmen um 15900 Thlr. überſtiegen, es reſultirt mithin ein Deficit in Höhe dieſes Betrages.

295. Im Jahre 1865 betrug der Ueberſchuß 25 280 Thlr., während pro 1866 ſich ein Deficit von 15 900 Thlrn. ergab.

345. Dieſe Betriebs-Einſtellung dauerte vom 22. Juni bis 31. Auguſt 1866.

346—365. Die Beamten-Penſions- ꝛc. Kaſſe iſt mit derjenigen für die Angeſtellten der Sächſiſchen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen unter Nr. V reſp. die Statiſtik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

20. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 25 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. **Bahngebiet.** Das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

1. Die Oberschlesische Eisenbahn

a) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz . . . . . 26,06 Meilen
und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna . . . . . 0,23 „
zusammen 26,29 Meilen.

b) folgende Zweigbahnen:
- a) von Zabrze nach der Coaks-Anstalt u. den Schächten der Königin Louise-Grube 0,17 Meilen,
- b) „ Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte . . . . . 0,12 „
- c) „ Kattowitz nach der „Emanuelssegen-Grube“ und Idahütte . . . . 1,70 „
- d) „ Morgenroth nach der „Karl-Emanuel-Grube“ . . . . . 0,39 „
- e) „ Myslowitz über Neuberun nach Oswiecim . . . . . 3,04 „
- f) „ Kattowitz (Schoppinitz) nach der Landesgrenze bei Sosnowice . . . 0,24 „
- g) „ Morgenroth nach Tarnowitz . . . . . 2,31 „
- h) „ Kattowitz nach Karolinen-Grube (Hohenlohe-Hütte) mit einer Abzweigung von 0,07 M. nach der Maschinenbau-Anstalt . . . . . 0,70 „
- i) „ Schwientochlowitz nach Königshütte . . . . . 0,39 „

zusammen 9,06 „
Ueberhaupt 35,35 Meilen.

Außer den vorstehend aufgeführten Zweigbahnen werden für Rechnung Fremder unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:
- a) die Zweigbahn Annigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube . . . . . 0,37 Meilen,
- b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht . . . . . 0,14 „
- c) die seit März 1864 eröffnete Zweigbahn Kattowitz-Ferdinandsgrube . . 0,20 „

zusammen 0,71 „

Von vorstehenden . . . . . 36,06 Meilen
sind verpachtet:
- a) die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze . . . . . 0,23 Meilen an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
- b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelssegen-Grube-Idahütte von . . . . 1,70 „ an die Wilhelms-Bahn.

Außer Betrieb befindet sich die Zweigbahn zur Kattowitzer Maschinenbau-Anstalt von 0,07 „
zusammen 2,0 „
Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 34,06 Meilen.

2. Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn,

a) die Hauptbahn von Breslau nach Posen . . . . . 21,34 Meilen,
b) die Zweigbahn von Lissa nach Glogau . . . . . 5,90 „
zusammen 27,24 Meilen.

Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn bildet insofern ein besonderes, von den übrigen Linien der Gesellschaft getrenntes Unternehmen, als der Staat vertragsmäßig die Garantie für einen jährlichen Reinertrag von 3½ Proc. des in diesem Unternehmen angelegten Anlage-Kapitals übernommen hat, soweit der dem Staate statutenmäßig zustehende dritte Theil des Reinertrages der Oberschlesischen Eisenbahn über 5 Proc. und die über 3½ Proc. Zinsen aufkommende Dividende des Staats-Antheils an dem Actien-Kapitale der Gesellschaft (welche Erträge für diesen Zweck bis zur Höhe von 1 400 000 Thlrn. angesammelt werden) zur Leistung der erforderlichen Zuschüsse hinreichen.

3. Die Stargard-Posener Eisenbahn

von Stargard über Woldenberg nach Posen von . . . . . 22,63 Meilen.

Die Verwaltung und der Betrieb dieser Eisenbahn ist in Folge des am 28. Mai 1866 Allerhöchst bestätigten, zwischen der Oberschlesischen und der Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft am 23. März 1866 geschlossenen Vertrages vom 1. Januar 1865 ab an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft unter der Verpflichtung übertragen worden, als Entgeld für die ihr überlassene ausschließliche Nutzung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens den Actionären dieser Bahn auf jede Actie von 100 Thalern des 5 Millionen Thaler betragenden Stamm-Actien-Kapitals eine feste Rente von 4½ Thaler jährlich, einschließlich der vom Staate in Höhe von 3½ Proc. garantirten Zinsen, zu gewähren.

4. Die schmalspurigen Pferdebahnen

im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von . . . . . 12 Meilen,
welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. **Besitz-Verhältnisse.** Die Kosten des Baues der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Annigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinandsgrube

von 0,20 Meilen sind zwar auch von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bestritten worden, die Kosten der ersteren werden jedoch von der Gewerkschaft der Louisenglücks-Grube, die Kosten der letzteren von der Herrschaft Kattowitz vertragsmäßig binnen 10 Jahren amortisirt. (Die Zweigbahn Kunigunden-Weiche-Louisenglücks-Grube wurde am 1. November 1861 und die Zweigbahn Kattowitz-Ferdinandsgrube im März 1864 eröffnet.) Nach vollendeter Amortisation erlangen die genannte Gewerkschaft resp. Herrschaft das Eigenthum an den Bahn-Anlagen, mit Ausnahme des von der Gesellschaft dazu hergegebenen Grund und Bodens, welcher ihr Eigenthum verbleibt.

IV. Den **Fahrbetrieb** zwischen den Endstationen Neuberun und Oswiecim (dem Grenzbahnhofe der Kaiser Ferdinands Nordbahn) vermitteln die Bahnzüge der Oberschlesischen Eisenbahn, denjenigen zwischen Kattowitz und Sosnowice (dem Grenzbahnhofe der Warschau-Wiener Bahn) die Bahnzüge der letzteren.

Auf den schmalspurigen Pferdebahnen ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte 14 232 016 Ctr. mit 19 319 925 Centnermeilen. Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft erhielt einen Einnahme-Antheil von 95 929 Thlrn.

V. **Industrielle Anlagen.** Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft besitzt eine aus 194 Dulait'schen und 20 Ruppel-Oefen bestehende Coaks-Anstalt in Zabrze nebst einem damit verbundenen Kohlenquetschwerke und einer Chamottfabrik. Die Anlage-Kosten von 42 Oefen nebst Zubehör werden vertragsmäßig von der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn verzinst und amortisirt. Während des Jahres 1866 war die Coaks-Anstalt in lohnendem Betriebe.

VI. **Anderweitige Besitzungen.** Außer den Eisenbahnen ꝛc. besitzt die Gesellschaft noch die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido".

VII. **Beamten-Pensionskasse.** Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer E.

Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1866 einen Bestand von 48 402 Thlrn. und 381 Theilnehmer hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Krankenkasse der Fabril-Arbeiter mit einem Vorschuß von 583 Thlrn., eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 11 564 Thlrn. ult. 1866, eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 4532 Thlrn. und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 9142 Thlrn. ult. 1866.

Stargard Posener Eisenbahn.

Die Verschmelzung der Pensionskasse für die Beamten dieser Eisenbahn mit derjenigen der Oberschlesischen ist in Aussicht genommen. Außerdem besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1424 Thlrn. und 764 Mitgliedern, sowie eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 1199 Thlrn. ult. 1866.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Alle 3 Linien.

2b. Außerdem gehört noch ein Hülfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische Eisenbahn.

12. Von den hier aufgeführten 34,06 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	29,10	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice	0,24	„
b) „ Morgenroth nach Tarnowitz	2,31	„
zusammen	31,65	Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet dagegen nur Güterverkehr statt.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,2 und für den Güterverkehr auf 34,06 Meilen angenommen. Dem Personengeld-Tarife liegt in der Hauptsache noch ein älterer Meilenzeiger zu Grunde, in welchem die einzelnen Strecken wie folgt abgerundet sind:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	30,5	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Schoppinitz-Grenze bei Sosnowice	0,2	„
b) Morgenroth-Tarnowitz	2,5	„
Summe wie oben	33,2	Meilen.

76. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II 1a und b dieses Berichts), die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II 4 dieses Berichts), sowie für die ad V u. VI näher bezeichneten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

85. Hierin sind 251 531 Thlr. Kosten der Vorarbeiten und der Verwaltung während der Bauzeit enthalten.

86 u. 87. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 35,35 Meilen (siehe ad II 1a u. b dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen einschließlich der Baukosten der Maschinenbau-Anstalt zu Kattowitz im Betrage von 195 211 Thlrn. hat ult. 1866 überhaupt 3 388 157 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282 346 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 12 die für den Personenverkehr benutzten 31,65 Meilen der Oberschlesischen und

27,54 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,40 Meilen oder 448,00 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

122 u. 153a. Hiervon kommen

auf die Oberschlesische Eisenbahn	302 024	Nutzm. u.	20 741 734 Achsm.
„ „ Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	121 087	„ „	6 316 378 „

Alle 3 Linien.

137a. In dieser Summe sind enthalten: bei der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer E. 8743 Thlr. und bei der Stargard-Posener E. 2142 Thlr. Steinkohlen-Prämien.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

141. Die eigenen Postwagen haben zurückgelegt:

auf den eigenen Bahnen	304 780 Achsm.
„ fremden Bahnen	133 828 „
zusammen	438 608 Achsm.
Fremde Postwagen legten auf den eigenen Bahnen zurück	68 332 „
mithin eigene und fremde auf den eigenen Bahnen	373 112 Achsm.

Alle 3 Linien.

165 u. 182. Außerdem wurden noch Militair-Effekten befördert:

auf der Oberschlesischen E.	7665	Ctr.,	welche	48 873	Centnermeilen zurückgelegt haben,
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	2829	„	„	56 994	„ „ „
„ „ Stargard-Posener E.	660	„	„	7 865	„ „ „

175b. Ferner sind zur Unterhaltung des Bahnkörpers an Erd- und Kiesmassen frachtfrei befördert worden:

auf der Oberschlesischen E.	589 299	Ctr.	(mit 1 567 749 Centnermeilen),
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	435 083	„	„ 712 037 „
„ „ Stargard-Posener E.	876 578	„	„ 1 806 936 „

185a. Hiervon kommen

	auf tarifirte Betriebsdienst- und Baugüter		auf frachtfreie	
bei der Oberschlesischen E.	631 339	Ctr.-Meilen,	26 744 487	Ctr.-Meilen,
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	—	„ „	6 708 750	„ „
„ „ Stargard-Posener E.	13 158	„ „	2 361 893	„ „

Die außerdem von den Erd- und Kiesmassen zurückgelegten Centnermeilen sind in der vorstehenden Erläuterung zu Kol. 175b aufgeführt.

Oberschlesische E.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt ebenfalls die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,45 Meilen zu Grunde.

Alle 3 Linien.

204. Hierin sind die Einnahmen für die in der Erläuterung zu Kol. 165 ꝛc. aufgeführten Militair-Effekten enthalten. Dieselben betragen

bei der Oberschlesischen E.	554	Thlr.
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	784	„
„ „ Stargard-Posener E.	110	„

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 3 207 495 Thlrn.
treten noch hinzu: der Uebertrag aus dem Vorjahre mit . . . . . 389 „
die Netto-Ueberschüsse
a) der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn von . . . . . 151 057 „
b) der Stargard-Posener Eisenbahn von . . . . . 9 796 „
und der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen mit . . . 59 515 „
so daß hier (in Kol. 270—276) . . . . . 3 428 252 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

273b. Hiervon sind 33 248 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Pferdebahnen zugeschrieben worden.

21. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 199, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist über die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen Betriebsmittel ꝛc. in den Jahrgängen 1862 u. 1863 der Statistik S. 27 resp. 179 das Nähere enthalten.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt, deren Verkehr vom 29. Juni bis 21. Juli in Folge des Kriegszustandes gänzlich unterbrochen war, wurden im Jahre 1866 befördert:

39 631 Personen,	1077 Stück Rindvieh ꝛc.,
2 405,0 Ctr. Passagiergepäck,	31 Hunde,
2 125 771,3 Ctr. Güter,	5 Equipagen und
8 Pferde,	129 Eisenbahn-Fahrzeuge.

Die Einnahmen haben 9418 Thlr. 9 Sgr. 8 Pf., die Betriebskosten 9107 Thlr. 2 Sgr. 7 Pf. und der Ueberschuß 311 Thlr. 7 Sgr. 1 Pf. betragen.

Das Anlage-Kapital der Trajekt-Anstalt beträgt 74 911 Thlr. Dasselbe hat sich also zu 0,44 Proc., gegen 2,58 Proc. im Vorjahre verzinst.

III. **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.** Es bestehen

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-E., welcher ult. 1866 einen Bestand von 61 672 Thlrn. hatte und an welchem 359 Beamte Theil genommen haben;

2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welcher ult. 1866 einen Bestand von 9709 Thlrn. hatte und 108 Theilnehmer zählte;

3) ein Kranken-Unterstützungs-Fonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeltlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt.

Dieser Fonds hatte ult. 1866 einen Bestand von 7243 Thlrn. und es nahmen an demselben circa 319 Beamte und 400 Arbeiter Theil.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

10. In Folge einer neuen Vermessung ist die Bahnlänge vom 1. Dezember 1866 an auf 16,00 Meilen gleich 120,514 Kilometer festgestellt worden. In den früheren Jahren war dieselbe zu 16,02 Meilen = 120,662 Kilometer angenommen.

Der Vereinfachung wegen ist deshalb den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen die neu ermittelte Bahnlänge zu Grunde gelegt worden.

13. Die Tariflänge wird seit dem 1. Dezember 1866 auf 16,12 Meilen angenommen.

81b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

107. Die hier aufgeführten Dampfschiffe und Schalden gehören zur einen Hälfte der Rhein-Nahe Eisenbahn Gesellschaft und zur anderen Hälfte der Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

119. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Anschaffungskosten der mit der Nassauischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gemeinschaftlichen Dampfschiffe und Schalden, sowie die Anschaffungskosten des Ausgleichungswagens ꝛc., welcher Eigenthum der Rhein-Nahe-E.-G. ist.

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 61 660 Achsmeilen auf der Königl. Saarbrücker Eisenbahn zurück.

168b—d, 170b—d, 171b—d, 172b—d u. 173b—d. In Folge der durch die Kriegs-Ereignisse (am Main) herbeigeführten Sperrung einzelner Routen und der dadurch veranlaßten häufigen Umkartirungen der Güter sind die hier gemachten Angaben über die beförderten Quantitäten, nach den verschiedenen Verkehrs-Arten geordnet, nur annähernd richtig. Aus demselben Grunde enthält der Durchgangs-Verkehr auch nur die direkt über die Bahn beförderten Gütermassen.

172b. Diese 238 866 Ctr. Saarkohlen sind in Bingerbrück eingegangen und durch Spediteure weiter gesandt worden, erscheinen also doppelt.

197. Hierunter befinden sich 876 Privat-Depeschen, welche von der Königl. Saarbrücker Bahn übertragen worden sind.

206, 217, 219 u. 220. Hierin sind die Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim enthalten, und zwar:

855	Thlr.	8	Sgr.	8	Pf. aus dem Personen-Verkehre (Kol. 206),
8357	„	22	„	—	„ „ „ Güterverkehr (Kol. 217),
205	„	9	„	—	„ sonstige Einnahmen (Kol. 219),
zus. 9418	Thlr.	9	Sgr.	8	Pf. wie ad II dieses Berichts angegeben.

Werden diese Beträge von den Summen, in denen sie enthalten sind, in Abzug gebracht, so stellen sich die Durchschnittsbeträge wie folgt:

ad Kol.	207	durchschnittlich	15 070	Thlr.	pro	Meile	u.	2001	Thlr.	pro	Kilometer	Bahnlänge,
„ „	218	„	32 063	„	„	„	„	4258	„	„	„	„
„ „	221	„	51 032	„	„	„	„	6775	„	„	„	„

255. Hierunter befinden sich 3762 Thlr. Remuneration und sonstige Auslagen für den Verwaltungs-Ausschuß.

264. In dieser Summe sind die Betriebskosten der Trajekt-Anstalt von 9107 Thlrn. 2 Sgr. 7 Pf. enthalten, ausschließlich deren die durchschnittlichen Ausgaben (Kol. 265) 33 294 Thlr. pro Meile und 4420 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen würden.

270. Während der Ueberschuß des Jahres 1865 zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen ausreichend war, mußte der Staat im Jahre 1866 in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie 108 468 Thlr. zuschießen. Der in den Jahren von 1860—1864 u. 1866 geleistete Gesammt-Zuschuß Seitens des Staats beträgt 665 698 Thlr.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-E. nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergl. Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben

a) beim Reservefonds

für Bahnanlagen (Kol. 279a)	354	Thlr.	und
„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	350	„	

b) beim Erneuerungsfonds

für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . . 54 168 Thlr.
für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . . 5866 „

285b. In Folge der neuen Vermessung (siehe Erläuterung zu Kol. 10) ist die Bahnlänge 0,07 Meilen geringer als in früheren Jahren.

292a. Diese Mehrausgabe entspringt theils aus der größeren Leistung der Zugkraft bei den Militair-Transporten, der Aufwendung mancher Mehr-Ausgaben bei den nöthigen Nachtzügen, Vermehrung des Hülfs-Personals resp. Steigerung der Arbeitslöhne wegen mangelnden Angebots in den Kriegszeiten, sowie aus der Vertheuerung des Heizmaterials zur Lokomotiv-Feuerung durch Aufschlagen der Saarkohlen-Preise bis zu 9 Pf. pro Centner, den größeren Ausgaben an Wagenmiethen wegen Unzulänglichkeit des eigenen Fahrmaterials und insbesondere aus der Zunahme der Kosten für Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug zur Erneuerung des Oberbaues auf der immer älter werdenden Bahn um 29545 Thlr.

346—365. Die mit 51690 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den oben unter Nr. III. 1 näher bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfons für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 7844 Thlrn. beginnende Zeile auf den ebendaselbst sub 2 bezeichneten Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten.

22. Wilhelms-Bahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Wilhelms-Bahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 200 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866:

1) die Hauptbahn Cosel-Ratibor-Preußische Grenze . . . . . 7,13 Meilen
und die von der Kaiser Ferdinands Nordbahn gepachtete Strecke von der Preußischen Grenze bis Oderberg . . . . . 0,44 „
2) die Zweigbahnen: a) Ratibor-Leobschütz . . . . . 5,05 „
b) Rendza-Rybnik-Nicolai-Idahütte . . . . . 9,30 „
nebst der von der Oberschlesischen Bahnverwaltung gepachteten Strecke Nattowitz-Idahütte-Emanuelssegen . . . . . 1,64 „
c) Friedrichsgrube-Lazisk . . . . . 1,28 „
zusammen 24,74 Meilen.

Auf der Zweigbahn Friedrichsgrube-Lazisk findet Personen-Verkehr nicht statt, es sind deshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207 . . . 23,46 Meilen zu Grunde gelegt worden.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten, welcher ult. 1866 mit einem Bestande von 21514 Thlrn. abschloß und 21 Theilnehmer hatte,
2) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 2748 Thlrn. ult. 1866 und 222 Betheiligten,
3) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 1409 Thlrn. ult. 1866 und 376 Betheiligten,
4) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 439 Thlrn. ult. 1866 und 398 Betheiligten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

15a. Von der Hauptbahn wurde die erste Strecke am 1. Januar 1846 und die ganze Bahn am 1. September 1848 eröffnet. Die Zweigbahnen wurden auf den Strecken Ratibor-Leobschütz und Rendza-Orzesche am 1. Oktober 1856, Orzesche-Nicolai am 30. Dezember 1856, Nicolai-Idahütte resp. Nattowitz am 20. Dezember 1858 und Friedrichsgrube-Mittel-Lazisk am 16. August 1865 eröffnet.

209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Pauschsumme.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat den Zweck desselben mitzuerfüllen.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

23. Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn, ſowie

II. über die mit der Aachen-Düſſeldorfer Eiſenbahn **gemeinſchaftlichen Strecken** Aachen-Richterich (0,75 Meilen), Richterich-Kohlſcheidt (780 Ruthen) und Kohlſcheidt-Kämpchen (720 Ruthen) enthalten der Jahrgang 1863 der Statiſtik S. 181, ſowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1866 nicht eingetreten.

III. Auch das **Bahngebiet** iſt gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Daſſelbe umfaßt:

1) die von der Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn-Geſellſchaft gebaute Strecke Aachen-Maſtricht-Haſſelt 8,40 Meilen,
2) die der Geſellſchaft Mackenzie u. Comp. gehörige, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtete Strecke Haſſelt-Landen von . . . . . 3,72 „

zuſammen 12,40 Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Im Betriebsjahre 1866 wurden 1759 Schienen, 33 Schutzſchienen und 49 Schienen zu Weichen, 9493 Querſchwellen und 180 Weichenſchwellen ausgewechſelt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2d. Die Direktions-Mitglieder beziehen keinen Gehalt, ſondern eine Tantième von 1—2 Proc. aus dem Reinertrage nach Maßgabe der zur Vertheilung kommenden Dividende.

4. Von den 10 Mitgliedern der Kontrol-Kommiſſion wohnen 5 auf Preußiſchem und 5 auf Niederländiſchem Gebiete.

77—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel (mit Ausnahme der Signal-Vorrichtungen, „ſonſtigen Anlagen" und Betriebsmittel) reſp. die genaue Angabe der Baukoſten kann erſt erfolgen, wenn die mit der Aachen-Düſſeldorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft gemeinſchaftlich ausgeführten Bauſtrecken und Bauten feſtgeſtellt ſind und gegenſeitige Abrechnung ſtattgefunden hat. Von dem Anlage-Kapitale kommen demnächſt noch diejenigen Beträge in Abzug, welche die Aachen-Düſſeldorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft in Folge jener Abrechnung der Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn-Geſellſchaft zu erſtatten hat.

128a u. 130. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden 75 Ctr. Coaks, 88 341 Ctr. Briquetten und 10 902 Ctr. Kohlen, zuſammen 99 318 Ctr. brutto und 72 888 Ctr. netto, pro Nutzmeile 201,77 Z.-Pfd. brutto und 148,04 Z.-Pfd. netto verbraucht. Der Durchſchnittspreis dieſes Brennmaterials betrug 7,43 Sgr. pro Centner.

136d. Dies iſt der Durchſchnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

219. In dieſer Summe ſind 21 600 Thlr. 8 Sgr. 7 Pf. Reinertrag der Steinkohlengruben bei Kirchrath enthalten.

24. Alberts-Bahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben iſt, beſteht

1) aus der Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . . 1,81 Meilen,
2) aus mehreren nach Kohlenſchächten ꝛc. führenden Zweigbahnen in einer Geſammtlänge von 3,30 „

zuſammen 5,11 Meilen.

Auf den Zweigbahnen findet Perſonenverkehr nicht ſtatt.

Die Hauptbahn wurde im Jahre 1866 noch durch ein zweites, nach dem Central-Güter-Bahnhofe der Sächſiſch-Böhmiſchen Staatsbahn führendes Geleiſe mit den in Dresden einmündenden Bahnen verbunden.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um eine Tender-Lokomotive für die Zweigbahnen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

90. Die hier aufgeführte Summe iſt bereits in dem verwendeten Anlage-Kapital (Kol. 86) mitenthalten.

97b, 99a, 114b, 150b und 207. Dieſen Durchſchnittsberechnungen iſt die Länge der Hauptbahn von 1,81 M. zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieſer Perſonenverkehr ſtattfindet.

102b. Hierunter befindet ſich ein Poſtwagen.

163. Ferner wurden 34 Extrazüge abgelaſſen, die mit denſelben beförderte Perſonen-Anzahl aber nicht notirt.

178. Außer den hier notirten Thieren ſind noch 103 Wagenladungen Pferde und 288½ Wagenladungen Rind- und anderes Vieh befördert worden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl und in Wagenladungen beförderten Thiere wird nicht notirt.

185b u. c. Die von den Fahrzeugen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen können nicht angegeben werden, weil das Gewicht derſelben nicht notirt wird.

198a. Dieſer Durchſchnittsberechnung liegt die Tarifläge der Hauptbahn zu Grunde.

201e. Hierin ſind 2 562 Thlr. für die beförderten 34 Extrazüge enthalten.

264. In den Ausgaben sind 4500 Thlr. enthalten, welche a conto des Reservefonds (siehe Kol. 279a) verausgabt, im Speziellen aber nicht nachzuweisen sind. Mit Ausschluß derselben würden die Ausgaben 124340 Thlr. betragen haben.

279a. Die hier aufgeführten 4500 Thlr. sind bereits in den laufenden Ausgaben enthalten. (Siehe vorstehende Erläuterung zu Kol. 264.)

294. Werden die vorstehend erwähnten 4500 Thlr. dem Ueberschusse hinzugerechnet, dann hat derselbe 8955 Thlr. überhaupt = 6,18 Proc. und 1752 Thlr. pro Meile Bahnlänge mehr betragen als im Vorjahre.

25. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

1) die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel . . .	14,08	Meilen,
2) die am 16. Juli 1866 dem Betriebe übergebene Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von Dieselbe ist mit 0,32 M. auf Altonaer Gebiet und mit 0,60 Meilen auf Hamburger Gebiet belegen. Letztere Strecke ist vom Hamburgischen Staate gebaut, welcher dieselbe an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet hat.	0,92	„
3) die Zweigbahn von Neumünster über Norderf nach Rendsburg (frühere Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn)	4,60	„
4) die am 1. Juni 1866 dem Betriebe übergebene Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt von	8,3	„
und der Zweigbahn Kiel-Ascheberg von	3,6	„
zusammen	31,5	Meilen.
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der vorstehend ad 2 u. 4 genannten Bahnen	26,04	Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1866 den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft sich befand.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der ausführende Director ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

15. Die Altona-Kieler Eisenbahn wurde am 18. September 1844, die Rendsburg-Neumünstersche am 18. Sept. 1845, die Ostholsteinischen Bahnen am 1. Juni 1866 und die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn am 16. Juli 1866 eröffnet.

77—82. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen auf die

		Altona-Kieler Eisenbahn	Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn
Kol. 77.	Verarbeiten	156654 Thlr.	8600 Thlr.
„ 78.	Grunderwerb	415089 „	30306 „
„ 79.	Bahnkörper	862004 „	255617 „
„ 80.	Oberbau	1205603 „	201802 „
„ 81b.	Signalvorrichtungen, electromagnetische . .	in Kol. 90	5364 „
„ 82.	Bahnhöfe und Wärterhäuser . . .	1088122 Thlr.	62922 „

79. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt, es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

85. Dies ist die Differenz zwischen Anlage-Kosten und Kaufsumme für die Rendsburg-Neumünstersche Bahn.

86. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt das Anlage-Kapital der Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahnen. Für die im Jahre 1866 eröffneten Bahnen waren bis ult. 1866 verausgabt:

1) für den Altona-Kieler Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	679477	Thlr.
2) für die Ostholsteinischen Bahnen (Neumünster-Neustadt und Kiel-Ascheberg) . .	3027377	„
3) für Betriebsmittel dieser Bahnen noch besonders 59606 + 76077 = . . .	135683	„
Hierzu die Anlage-Kosten der Altona-Kieler u. Rendsburg-Neumünsterschen Bahnen von	5423867	„
sind	9266404	Thlr.

Die Bau-Conti der neuen Bahnen waren ult. 1866 noch nicht abgeschlossen und es kann deshalb eine Spezifizirung und genaue Feststellung des verwendeten Anlage-Kapitals erst später erfolgen.

88a. Die Aktien der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn sind am 1. Januar 1864 von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft eingelöst. Die Kaufsumme ist durch temporaire Anleihen gedeckt worden.

90a. Hiervon sind 546269 Thlr. dem Reservefonds (der Altona-Kieler Eisenbahn) entnommen, der Ueberrest von 85668 Thlrn. besteht in Agio-Gewinn bei verkauften 4500 Stück Altona-Kieler Stamm-Actien.

90b. Ebenso ist die hier aufgeführte Summe dem Reservefonds entnommen worden.

113—116. Dies sind die Anschaffungskosten der Betriebsmittel der Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahnen. Für die, für die neuen Bahnen angeschafften Betriebsmittel sind verausgabt und gebucht auf das Bau-Conto (siehe Erläuterung zu Kol. 86) der

a) Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	63314	Thlr.
b) Ostholsteinischen Bahnen	169516	„

Ferner ſind noch für neue Betriebsmittel verausgabt und einſtweilen gebucht auf

„Betriebsmittel der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn" . . . . . 59606 Thlr.
und „neue Transportmittel" . . . . . 76077 „

Die endgültige Regulirung dieſer Conti kann erſt ſtattfinden, wenn die Bau-Conti der neuen Bahnen abgeſchloſſen ſind. Es ſind deshalb die vorerwähnten Summen vorläufig unberückſichtigt geblieben.

120. Dies ſind die Anſchaffungskoſten der Poſtwagen.

164a. Die beförderten Militair-Perſonen ſind hier aufgeführt worden, weil nicht feſtzuſtellen iſt, wie viele im Binnen- und wie viele im direkten Verkehre befördert worden ſind.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen ſich nicht allein auf die Eilgüter, ſondern auch auf die „ſperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen ſich dieſe Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklaſſe.

180c. Die von den Militair-Perſonen zurückgelegte Meilenzahl kann nicht angegeben werden.

196—200. Auf den Bahnen der Altona-Kieler Eiſenbahn-Geſellſchaft dürfen keine Privatdepeſchen befördert werden.

214c. Dies ſind Einnahmen für Militairbeförderungen.

268c. Der Berechnung dieſes Procentſatzes ſind die in der Erläuterung zu Kol. 86 ſpecificirten 9266404 Thlr. zu Grunde gelegt worden.

270a. Zur Verzinſung der Anleihen ꝛc. waren im Jahre 1866 erforderlich:

a) der Anleihe von 1855	4200	Thlr.
b) des auf die Rendsburg-Neumünſterſche Bahn verwendeten Kapitals	50720	„
c) des auf das zweite Geleiſe verwendeten Kapitals	22980	„
d) des auf die Oſtholſteiniſchen Bahnen verwendeten Kapitals	57871	„
e) des auf die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn verwendeten Kapitals	10532	„
zuſammen	146303	Thlr.
Davon ab von der Glückſtadt-Elmshorner Eiſenbahn-Geſellſchaft rückvergütete Zinſen	316	„
bleiben	145987	Thlr.,

wie in Kol. 270a angegeben.

279b. Dieſe 12000 Thlr. ſind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

361. In dieſer Summe ſind 19962 Thlr. enthalten, welche als beſonderer Depoſitionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eiſenbahn-Geſellſchaft verwaltet werden.

26. Bayeriſche Oſtbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, ſondern beginnt mit dem 1. Oktober. Die vorliegenden ſtatiſtiſchen Notizen beziehen ſich auf den Zeitraum vom 1. Oktober 1865 bis ult. September 1866.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. September 1866 (dem Schluſſe des Betriebs-Jahres) folgende Linien:

1. die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,65 Meilen,
2. folgende Zweigbahnen:
   a) Geiſelhöring-Straubing-Paſſau . . . . . 12,45 „
   und Paſſau-Landesgrenze (an die Kaiſerin-Eliſabeth-Bahn verpachtet) . . . 0,20 M.,
   b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . 9,10 „
   und Furth-Landesgrenze (an die Böhmiſche Weſtbahn verpachtet) . . . . 0,90 M.,
   c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth . . . . . 13,15 „
   d) Weiden-Mitterteich (5,25 M.) nebſt der am 15. Oktober 1865 eröffneten 2,8 M. langen Fortſetzung bis Eger . . . . . 8,05 „
   zuſammen 81,4 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchſchnitt beträgt mit Rückſicht auf die Betriebszeit der Strecke Mitterteich-Eger 81,3 Meilen.

III. Außer der **Beamten-Penſionskaſſe**, worüber in Kol. 346—365 der Tabellen das Nähere enthalten iſt, ſind noch vorhanden:

1) eine Unterſtützungs-Kaſſe für die Arbeiter und Bedienſteten, welche ult. September 1866 mit einem Beſtande von 44746 Thlrn. abſchloß;
2) ein Sterbekaſſen-Verein mit 3214 Mitgliedern ult. September 1866 und einem Beſtande von 675 Thlrn. Es wurden für 36 Sterbefälle 6337 Thlr. und zwar in minimo 168 Thlr. und in maximo 183 Thlr. ausgezahlt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

85. In dieſer Summe ſind 487202 Thlr. Koſten der Betriebs-Einrichtung enthalten.

109a. Hiervon kommen 2400 Z.-Ctr. auf die Ladefähigkeit der Poſtwagen.

115a. Ebenſo ſind hier die Anſchaffungskoſten der Poſtwagen enthalten.

141. Die Poſtwagen legten auf der eigenen Bahn 335570 und auf fremden Bahnen 33686 Achsmeilen zurück.

180 u. 181. Die hier aufgeführten Perſonenmeilen beziehen ſich nur auf die in Kol. 164a u. b aufgeführten Perſonen.

192e. Einſchließlich der Bagage und Effekten.

201e. Hierin ſind auch die Einnahmen für die Bagage und die übrigen Effekten des Militairs enthalten.

230. Die Koſten der Heizung der Wärterlokale ſind in Kol. 233 mitenthalten; dagegen repräſentiren die hier aufgeführten 38993 Thlr. die Koſten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Dienſtgebäude.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar-Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat: die Kosten der durch Brand ꝛc. oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.

294. Im Vorjahre sind dem Baufonds der neuen Linien 30 Proc. der wahrscheinlichen Einnahme = 74 626 Thlr. als Ueberschuß in Anrechnung gebracht und überwiesen worden. (Siehe Kol. 268 der Statistik pro 1865.) Werden diese 74 626 Thlr. von dem Ueberschusse des Jahres 1865, in welchem sie enthalten sind, in Abzug gebracht, dann hat der Ueberschuß pro 1866 überhaupt 601 121 Thlr. = 32,4 Proc. und pro Meile 6569 Thlr. mehr betragen.

340—345. Es fanden im Jahre 1866 wohl einige Störungen des Betriebes statt, dieselben sind aber als zu unerheblich nicht notirt worden, weil dieselben weniger als 1 Tag dauerten.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 47,334 Meilen, von welchen die Strecken Berlin-Wittenberg und Bergwitz-Burgkemnitz, sowie Jüterbogk-Linda doppelgeleisig sind.

Hierzu kommt noch die am 1. November 1863 eröffnete und von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb genommene Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . . 1,745 „

Mithin im Betriebe 49,143 Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die **Betriebs-Ergebnisse** der Leopoldsbahn sind in denjenigen der Berlin-Anhaltischen enthalten. Von den in Kol. 220 aufgeführten Einnahmen kommen auf dieselbe . . . . . 15 886 Thlr. und von den Ausgaben (Kol. 264) . . . . . 22 621 „

Letztere betragen für die Bahnverwaltung 7346 Thlr., für die Transport-Verwaltung 14 259 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1016 Thlr.

III. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Zwischen Bergwitz und Burgkemnitz wurde in einer Entfernung von 2½ Meilen das zweite Geleise gelegt und die Bahnhöfe Trebbin, Jüterbogk, Vandsberg, Halle und Dessau entsprechend erweitert.

2) **Brücken.** Die Neugrabenbrücke bei Holzdorf erhielt einen eisernen Oberbau.

3) **Stationsbauten.** Auf Station Luckenwalde wurde eine Drehscheibe, auf Station Zahna 1 Brunnen und in Elsnigk 1 Lagerschuppen erbaut, Station Wittenberg erhielt Gaseinrichtung.

4) **Telegraphen.** Es wurden 11 Morsésche Apparate beschafft und 6 Läutewerke aufgestellt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 wurden angeschafft 4 neue Personenzug-Lokomotiven mit Tendern, 8 neue Güterzug-Lokomotiven mit Tendern und 143 Güterwagen. Die Anschaffungskosten von 2 Personenzug- und 4 Güterzug-Lokomotiven, sowie 100 Güterwagen wurden aus der zu diesem Behufe emittirten Anleihe gedeckt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen

Berlin-Halle auf	22 Meilen,	Wittenberg-Cöthen auf . . .	7,5 Meilen,
Bitterfeld-Leipzig auf	4,5 „	Jüterbogk-Röderau „	11 „
Bitterfeld-Dessau auf	3,5 „	Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) auf	2 „

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

a) ältere Linien	am 1. Juli 1848 Jüterbogk-Herzberg,
am 1. September 1840 Cöthen-Dessau,	„ 1. Oktober 1848 Herzberg-Röderau;
„ 1. Juli 1841 Berlin-Jüterbogk,	b) neuere Linien
„ 18. August 1841 Dessau-Coswig,	„ 17. August 1857 Dessau-Bitterfeld,
„ 28. August 1841 Coswig-Wittenberg,	„ 1. Februar 1859 Bitterfeld-Halle u. Leipzig.
„ 10. September 1841 Wittenberg-Jüterbogk,	„ 3. August 1859 Wittenberg-Bitterfeld.

101a. Hiervon sind 42 Erdtransport-, 73 Bahnmeister- und 35 Bahnhofswagen.

141. Die Postwagen haben auf der eigenen Bahn 302 201 und auf fremden Bahnen 67 231 Achsmeilen durchlaufen, die letzteren sind aber bei Kol. 153 unberücksichtigt geblieben.

226. In dieser Summe sind 18 500 Thlr. enthalten, welche für Neubauten zur Verbesserung der Bahn, zur Anschaffung von Morséschen Apparaten und für Geleise-Erweiterungen verwendet sind.

234. Dies sind Kommunalsteuern.

243. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe und Expeditions-Lokale enthalten.

245. Dies sind die Kosten für An- und Abfuhr der Güter in Berlin und Leipzig.

252. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

auf Löhne für Wasserpumpen ꝛc.	46 485 Thlr.
auf Feuerversicherung für Güter und Mobilien	4 541 „
auf Elbbrückengeld für Benutzung der Brücke bei Dessau	606 „
auf Unterhaltung der Werkzeuge für Maschinen und für das Wagenpersonal . . .	5 769 „

257. Hierin sind auch die Kosten der Drucksachen enthalten.

28a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung:** Außer der Direktion, welche ihren Sitz in Berlin hat, besteht noch eine Direktions-Deputation in Hamburg, deren Geschäfte ein dorthin abgeordnetes Mitglied der Direktion versieht.

II. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf	35,91 Meilen,
a) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg	1,72 „
zusammen	37,63 Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen . . . . . 2,09 „

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . 39,72 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 76—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1866 wurden zur Vervollständigung der Bahnanlagen folgende größere Bauten ausgeführt resp. beendet.

1) **Bahnkörper.** Bei Hamburg ist an Stelle einer hölzernen Brücke ein 3 Fuß weiter Durchlaß von eisernen Röhren eingelegt. Ferner ist bei Hamburg eine hölzerne Brücke durch einen massiven Doppeldurchlaß (Siel) von 4 Fuß lichter Weite jeder Oeffnung ersetzt. Die hölzerne Brücke über den Billbrack bei Hamburg wurde durch Verdoppelung der Anzahl der aus Sprengwerken bestehenden Tragrippen verstärkt. Eine Oeffnung der Brücke über den Schlangengraben zu Spandau ist mit einer eisernen Zugklappe versehen worden.

2) **Oberbau.** Das zweite Geleise der Berlin-Hamburger Eisenbahn ist im Jahre 1866 vollendet worden, indem auch die letzten eingeleisigen Strecken: Friesack-Neustadt und Glöwen-Wilsnack, zusammen 3½ Meilen, mit dem zweiten Geleise versehen wurden. Eingeleisig ist außer der Büchen-Lauenburger Zweigbahn nur noch eine Strecke der Hauptbahn von 35 Ruthen wegen der eingeleisigen Anlage einer Brücke.

Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichungs- und Neben-Geleise ist um 661 Ruthen vermehrt worden. Dieser Zuwachs wurde hauptsächlich veranlaßt durch den im Jahre 1866 begonnenen Ausbau der Haltestelle Seegefeld, durch die Anlage eines 264 Ruthen langen Geleises von dem Bahnhofe Wendisch-Warnow nach der Braunkohlengrube Walther (Pferdebahn), sowie durch umfassende Veränderungen der Geleise auf dem Bahnhofe zu Hamburg, welche durch die Einführung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und der Hafenbahn bedingt waren. Die Länge der aus Vignolschienen alten Profils bestehenden Geleise hat sich in Folge von Auswechselungen gegen solche neuen Profils um 6819 Ruthen vermindert.

44 Zungenweichen sind neu angelegt, dagegen 25 Zungenweichen und 5 Schleppweichen eingegangen.

3) **Telegraphen.** Es wurde ein eiserner optischer Telegraph neu angelegt und zwei hölzerne Telegraphen durch eiserne ersetzt.

4) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Friesack wurde ein Zwischen-Perron hergestellt.

Aus Anlaß der Vermehrung des Zollbeamten-Personals zu Wend.-Warnow wurde eine neue Dienstwohnung durch Aufsetzen einer neuen Etage auf ein vorhandenes Zollbeamten-Wohnhaus hergestellt. Zu Wend.-Warnow wurde ein massiver Pferdestall zur Unterbringung von transportirten edelen Pferden und anderem Vieh erbaut und ein Stallgebäude durch Anbau vergrößert.

Auf dem Bahnhofe Wittenberge wurde eine hölzerne Rampe durch eine große massive Rampe ersetzt und in Friedrichsruh eine neue eiserne Perronbedachung hergestellt.

6 Wärterbuden, welche in Fachwerk construirt waren, sind durch massive ersetzt. Ferner wurden 2 Wärter-Wohnhäuser, jedes für 2 Familien, mit je einen Stall erbaut, für 2 andere Wärter-Etablissements massive Ställe aufgeführt und für 3 dergleichen neue Brunnen hergestellt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Gesellschaft besitzt 3 Reparatur-Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg, 2 Coaksbrennereien zu Wittenberge und Bergedorf mit zusammen 44 Oefen und eine Schwellen-Tränkanstalt zu Berlin.

V. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 sind neu beschafft: 4 Locomotiven mit Tendern für Güterzüge, 2 Tender-Locomotiven zum Rangirdienst, 4 Personenwagen III Klasse, 4 Personenwagen IV Klasse und 72 vierrädrige bedeckte Güterwagen. Außerdem sind durch Umbau ausrangirter Wagen 21 vierrädrige bedeckte Güterwagen hinzugekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 26 mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

76—89. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital (Kol. 76) weniger verwendeten 30 664 Thlr. sind als Bestand des Baufonds vorhanden.

Das Anlage-Kapital (Kol. 76—88) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 10) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben zu II), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

76.	Im Ganzen concessionirt .	16 298 000 Thlr.	c.	Einfriedigungen	64 862 Thlr.
77.	Vorarbeiten	927 636 Thlr.	d.	Wege-Uebergänge . . .	61 567 „
78.	Grunderwerb	1 484 716 „	e.	u. f. Brücken (kleine u. große)	1 614 751 „
79a.	Erdarbeiten	2 025 769 „	80.	Oberbau	4 230 338 „
b.	Böschungen u. Futtermauern	237 626 „	81.	Telegraphen (optische und	

	electromagnetische) . . .	108 457 Thlr.	87.	pro Meile Bahnlänge .	409 550 Thlr.
82.	Bahnhöfe u. Wärterwohn.	2 523 796 „		pro Kilometer „ .	54 375 „
84.	Betriebsmittel	1 581 084 „			
85.	Insgemein	1 406 734 „	88a.	Stamm-Actien	9 548 000 „
86.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals . . .	16 267 336 Thlr.	88c.	Prioritäts-Obligationen .	6 750 000 „

		bis Ende 1865.	pro 1866.
90.	Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:		
	a) für Ergänzung der Betriebsmittel	2 153 176 Thlr.	214 984 Thlr.
	b) für Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Herstellung und Reparatur von Krahnen, Drehscheiben, Brunnen ꝛc.	643 340 „	86 504 „
	zusammen	2 796 516 Thlr.	301 488 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt und es sind 1 Schffl. Englische Steinkohlen = 64 Pfd. Coaks u. 1 Ctr. Schlesische Steinkohlen = 69—70 Pfd. Coaks gerechnet.

Sonst beträgt der Verbrauch an Coaks und Kohlen 3,154 Pfd. pro Achsmeile.

178b. Einschließlich der auch in Kol. 167 aufgeführten 5083 Hunde.

185b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 177a) zurückgelegten Centnermeilen, diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 183d mitenthalten.

243. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

244. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

245. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

248. Desgleichen hier die Beleuchtungskosten der Expeditions-Locale.

252. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien ꝛc. mitenthalten.

263. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

271. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (77 500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Littr. B. verwendet und in Kol. 270b mitenthalten.

272a. An Dividenden sind gezahlt:
auf die Stamm-Actien Littr. A. von 5 000 000 Thlr. 9 Proc.
„ „ „ „ „ B. „ 3 000 000 „ 8 „
} durchschnittlich also 8,429 Proc.

280. Außerdem sind Materialbestände im Werthe von 239 814 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 745 833 Thlr. betrug.

281—284. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

332. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 . . . 20 Achsbrüche, von 1858—1866 aber keinen Achsbruch.

28b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 u. 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1866 befördert worden: 424 916 Personen, 6 388 896 Centner Frachtgüter ꝛc., wie dies in Kol. 158—178 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 202—217 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld ꝛc.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personenbeförderung	86 642 Thlr.	für Vieh-Transporte	26 347 „
„ Reisegepäck	2 052 „	Extraordinaria	7 997 „
„ Eil- und Frachtgüter	96 273 „	für Beförderung der Posten . . .	6 705 „
„ Equipagen	772 „	zusammen	226 788 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als kontraktlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 113 394 Thlr. erhalten, die übrigen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 113 394 Thlr. sind in Kol. 235 u. 253 (31 414 + 81 980 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer jenem Betriebs-Antheile hat die Hamburg Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130 270 Mark Banko Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 219 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad II. des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 158—218, 235 u. 236, 253, 285, 287 u. 289) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—15, 76—88, 219—222, 261—276 u. 291—296) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

204. Hierin sind 7 997 Thlr. extraordinaire Einnahmen enthalten.

219. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II. dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

270—276. Die Zinsen, Dividende, Amortisationsbeträge und Eisenbahnsteuern werden in Banko Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thaler reducirt ist.

29. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1866 wurden bei der Werder-Brücke die 6 eingeleisigen Sprengwerks-Konstruktionen der einfachen Flußöffnungen durch 6 doppelgeleisige Blechträger-Konstruktionen ersetzt. Der Außenbahnhof in Berlin und die Bahnhöfe in Potsdam und Brandenburg wurden durch Geleise-Anlagen vervollständigt, in Zehlendorf ein neues Stationsgebäude errichtet und in Potsdam ein neues Wasserstations-Gebäude hergestellt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

234. In dieser Summe sind 11 058 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

235 ꝛc., 264 ꝛc. u. 268 ꝛc. Werden die vorstehend aufgeführten Abgaben, Lasten und Renten den Betriebs-Ausgaben nicht hinzugerechnet, sondern wie in früheren Jahren von dem verbliebenen Ueberschusse verwendet (cfr. Stat. 1864 S. 99 Kol. 266a), dann würden betragen haben:

ad Kol. 235.	Ausgaben für die Bahnverwaltung		366 853	Thlr.
„ „ 236.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 18 774 Thlr., pro Kilometer Bahnl.		2 493	„
„ „ 264.	Summe aller Ausgaben		1 021 807	„
„ „ 265.	Durchschnittlich a) pro Meile Bahnl. 52 293 Thlr., pro Kilometer Bahnl.		6 943	„
	b) „ Nutzmeile		6,29	„
„ „ 268.	Ueberschuß a) überhaupt		1 495 397	„
	b) pro Meile Bahnlänge 76 530 Thlr., pro Kilometer Bahnl.		10 161	„
	c) Proc. des Anlage-Kapitals		9,70.	

244. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

30. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Linien:

	Bahnkörper.	Betriebslänge.	Bahnkörper.	Betriebslänge.
	Meilen.		Meilen.	
1) Die **Stammbahn** Berlin-Stettin-Stargard mit den Strecken				
a) Berlin-Stettin	17,85	17,83		
b) Stettin-Stargard	4,58	4,64		
zusammen	. .	. .	22,43	22,49
2) die **Hinterpommersche** Eisenbahn mit den Strecken				
a) Stargard-Belgard-Cöslin	17,94	18,01		
b) Belgard-Colberg (Bahnkörper incl. Colberger Hafenbahn)	4,89	4,79		
zusammen	. .	. .	22,83	22,80
3) die **Vorpommersche** Eisenbahn mit den Strecken				
a) Angermünde-Anclam-Stralsund (Bahnkörper incl. Stralsunder Hafenbahn = 0,36 M.)	22,78	22,54		
b) Pasewalk-Stettin	4,32	5,56		
c) Züssow-Wolgast (Bahnkörper incl. Wolgaster Hafenbahn = 0,15 M.)	2,50	2,37		
d) Hafenbahn bei Greifswald	0,23	—		
zusammen	. .	. .	30,43	30,47
Ueberhaupt			75,69	75,76

Bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 87 ist die Länge des Bahnkörpers, bei allen übrigen dagegen die Betriebslänge zu Grunde gelegt worden.

Die Zweigbahn Neustadt-Eberswalde-Wriezen a. O. von . . . . . 4,0 Meilen
und die Fortsetzung der Bahn ad 3b von Pasewalk bis zur Mecklenburgischen Grenze von . . . 3,2 „
wurden am 1. Januar 1867 dem Betriebe übergeben.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Die Schienengeleise auf den Bahnhöfen und im zweiten Geleise sind um 363 lfde. Ruthen vermehrt worden.

An Stelle von 10 abgebrochenen Wärterbuden sind 12 Familien-Wohnhäuser für Bahnwärter und Weichensteller erbaut. Das Empfangsgebäude auf Bahnhof Tantow ist um 945 Quadratfuß Grundfläche vergrößert und ein Güterschuppen von 2533 Quadratfuß Grundfläche an Stelle des alten ungenügenden Güterschuppens daselbst erbaut worden. Auf Bahnhof Stargard ist ein Lokomotivschuppen mit 7 Ständen erbaut.
Ferner wurden 6 Glockenhäuschen erbaut.

Die zur Herstellung des neuen Güter-Bahnhofes bei Stettin aufgeführten Bauanlagen, wozu auch die bereits vollendete Fluthbrücke zu rechnen ist, werden nach Ausführung des ganzen Projektes mitgetheilt werden.

b. **Hinterpommersche Bahn.**

An Stelle der Haltestelle Groß-Rambin ist ein Bahnhof angelegt worden. Daselbst sind 242 lfde. Ruthen Nebengeleise, 1 Empfangsgebäude, 1 Güterschuppen und ein Stall hergestellt worden.

Außerdem sind 63 lfde. Ruthen Nebengeleise und 1208 lfde. Ruthen Hecken gegen Schneeverwehungen hergestellt worden.

Die Kosten dieser Bauausführungen sind aus dem Baufonds bestritten.

c. **Vorpommersche Bahn.**

Die Schienengeleise sind um 24 lfde. Ruthen Nebengeleise vermehrt worden. Anstatt vorhandener Wärterbuden sind 6 Familienwohnhäuser für Wärter und Weichensteller erbaut worden, eine neu erbaute Weichenstellerbude ist außerdem in Zugang gekommen.

Die Kosten sind aus dem Baufonds bestritten.

IV. **Neue Oberbau-Einrichtungen.** Versuchsweise sind auf dem Bahnhofe Groß-Rambin 213 lfde Ruthen und auf der Bahnstrecke im Hauptgeleise der Hinterpommerschen Bahn 39 lfde. Ruthen Geleise mit schwebendem Stoß, d. i. ohne Stoßschwellen und Unterlagsplatten in der Weise verlegt, daß die 23 Pfd. pro laufenden Fuß schweren Schienen durch 18 Zoll lange Seitenlaschen verbunden und die dem Stoß zunächst liegenden (scharfkantigen) Mittelschwellen 14 Zoll lichte Entfernung von einander haben. Durch diese Einrichtung soll der Stoß, welchen die Räder der Fahrzeuge auf die Schienenköpfe verursachen, vermindert werden.

V. **Betriebsmittel.**

a) **Stammbahn.**

Eine Neubeschaffung von Lokomotiven hat nicht stattgefunden, dagegen sind 2 im Jahre 1853 angeschaffte Lokomotiven wegen Abnutzung ausrangirt. Wagen wurden neu angeschafft: 3 vierrädrige Personenwagen mit Coupé's I. u. II. Klasse, 6 vierrädrige Personenwagen IV. Klasse, 4 vierrädrige Gepäckwagen, 20 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 10vierrädrige offene Viehwagen und 18 vierrädrige offene Güterwagen.

Auf der Hinterpommerschen und Vorpommerschen Bahn haben Beschaffungen von Betriebsmitteln nicht stattgefunden.

VI. **Neue Bahnlinien.** In der außerordentlichen General-Versammlung der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft vom 21. Januar 1867 ist der Bau einer Eisenbahn von Cöslin über Stolp nach Danzig beschlossen und Seitens des Staats concessionirt worden. Da die Unterhandlungen wegen unentgeldlicher Hergabe des Grund und Bodens Seitens der betreffenden Kreise noch nicht zum Ziele geführt haben, so konnte mit dem Bau auch nicht begonnen werden.

VII. **Beamten-Pensionskasse.** Für die Beamten der Strecke Berlin-Stettin, sowie der Vor- und Hinterpommerschen Bahnen, besteht seit dem 15. Juli 1865 nur eine Beamten-Pensionskasse. Die Beamten der Strecke Stettin-Stargard nehmen an einer besonderen Pensionskasse Theil, weil diese Strecke bis zum 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war und die von der Verwaltung derselben angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Alle 3 Linien.

12. Die Bahn- und Betriebslängen sind auf 1. dieses Berichts spezifizirt.

Vorpommersche L.

79e. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

81b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

Stammbahn.

86. Die Ausgaben für Herstellung des Güterbahnhofes bei Stettin, der Bahn von Neustadt-Eberswalde nach Wriezen a. O. und der Bahn von Pasewalk bis zur Mecklenburgischen Grenze sind hierin nicht enthalten.

Die Summe, um welche das verwendete Anlage-Kapital das concessionirte überschreitet, ist aus dem Reservefonds, aus Rückeinnahmen, Zinsen ꝛc. gedeckt worden.

Hinterpommerſche E.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Geſellſchaft ½ Proc. Zinſen, ſo daß die Verzinſung der Obligationen 4 Procent beträgt.

Stammbahn.

90b. Dieſe Summe iſt aus dem Reſervefonds entnommen.

Vorpommerſche E.

96d. Außerdem iſt noch ein vierrädriger Salonwagen vorhanden, deſſen Anſchaffungskoſten (3000 Thlr.) in Kol. 114a mitenthalten ſind.

Alle 3 Linien.

120. Dies ſind die Anſchaffungskoſten der Reſerve-Achſen (cfr. Kol. 108).

137a. Dies ſind die Koſten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 238 die ſich in Folge der Repartition (ſiehe ad II. dieſes Berichts reſp. Statiſtik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt ſind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verſchiedenen Bahnlinien werden die reſiduariſchen Beträge ermittelt und ausgezahlt, die betreffende Miethe für die Geſammtleiſtungen kann daher nicht angegeben werden.

172a. Hierin iſt das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

219. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

	bei der Stammbahn Thlr.	Hinterpommerſchen E. Thlr.	Vorpommerſchen E. Thlr.
Ueberſchuß aus dem telegraphiſchen Depeſchen-Verkehre	1833	1601	1015
Miethe für die Transportmittel	11 645	10 534	19 006
Insgemein, Pächte, Miethe, Zinſen	64 302	8953	5307
In Folge der Repartition der Koſten für Unterhaltung der Transportmittel von der Hinterpommerſchen Bahn erſtattet	1104	—	1138
zuſammen	78 884	21 088	26 466

234. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

auf Reinigung der Lokale, Appartements ꝛc.	1237	314	546
„ Inſertionskoſten	49	5	—
„ Heizung und Erleuchtung der Lokale, Bahnhöfe und der Bahn	14 248	6216	9730
„ Unterſtützungen und Insgemein	10 256	4998	9873
zuſammen	25 790	11 533	20 149

238, 239, 241 u. 243. Dies ſind die Koſten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 237 mitenthalten iſt.

249. Hier iſt aus dem bei Kol. 156 u. 157 angegebenen Grunde nur der reſiduariſche Betrag der Wagenmiethe angegeben.

252. Hiervon kommen:

	bei der Stammbahn Thlr.	Hinterpommerſchen E. Thlr.	Vorpommerſchen E. Thlr.
auf Heizung und Erleuchtung der Lokale	5488	1995	2277
„ Geräthe	7356	2671	3049
„ Verſicherungs-Prämien	634	231	263
„ Unterſtützungen und Insgemein	7684	2793	3187
zuſammen	21 156	7690	8776

Hinterpommerſche E.

270a. Außerdem hat zur Verzinſung des Anlage-Kapitals der Staat 282 016 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Geſellſchaft 54 159 Thlr. beigetragen.

Vorpommerſche E.

270a. Außerdem ſind zur Verzinſung des Anlage-Kapitals aus der Staatskaſſe 401 393 Thlr. gezahlt.

Alle 3 Linien.

283a. Dieſe Summen ſind bereits in den Ausgaben Kol. 224 (theilweiſe) und 225—228 enthalten.

283b. Ebenſo ſind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 246 aufgeführt.

284. Außerdem waren ult. 1866 noch Materialien im Beſtande verblieben, deren Werth betrug:

bei der Stammbahn . . . . . 50 668 Thlr.
„ „ Hinterpommerſchen E. . . 19 292 „
„ „ Vorpommerſchen E. . . . 20 712 „

31. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, besteht aus den Linien

Breslau-Königszelt-Freiburg-Waldenburg resp. Hermsdorf	10,017 Meilen,
und Liegnitz-Königszelt-Schweidnitz-Frankenstein	12,878 „
zusammen	22,895 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1. **Bahnkörper.** Die vorhandenen Schneezäune wurden um 673¾ Rthn. vermehrt. Zur Beseitigung diverser Reparaturen auf den beiden Viadukten bei Schweidnitz und mehreren Brücken sind 187 Stück lieferne Balken verschiedener Dimensionen und 4123 Quadratfuß dreizöllige lieferne Bohlen verwendet worden.
2. **Oberbau.** An Stelle der 4½zölligen Schienen wurden 5 Zoll hohe und 21 Fuß lange Schienen bei der Auswechselung auf einer Strecke von 4600,8 lfdn. Ruthen verwendet.
3. **Stationsbauten.** In Breslau wurde das von der Bahn-Verwaltung angekaufte sogenannte „Schweizerhaus" Behufs Aufnahme des Materialien-Spezial-Depots, der Betriebs-Kontrole und der Billet-Druckerei eingerichtet, daselbst auch eine Centesimalwaage aufgestellt. Die Perrons in Schmolz und Saarau wurden verlängert, ersterer um 158′, letzterer um 32′. In Liegnitz wurde ein besonderer Güterbahnhof errichtet resp. ein Güterspeicher erbaut.

III. **Neue Bahnlinien.** Es wird beabsichtigt, eine Bahn von Liegnitz über Neusalz und Grünberg nach Rothenburg, sowie eine secundäre Eisenbahn von Mettkau nach Zobten zu bauen, über welche Projekte die Verhandlungen noch schweben.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Einschließlich dreier stellvertretender Mitglieder.

5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ½ Procent des über 5 Procent betragenden Reingewinnes.

121f. Außer den als vorgelegte Reserve-Maschinen sind hierin auch die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen enthalten.

162. Hierunter waren 203 003 Militairs (wovon 25 901 Gefangene) und 111 Postfreipaß-Inhaber. Unentgeldlich wurden außerdem 779 Verwundete und 462 Mitglieder des Johanniter-Ordens befördert.

164b u. c. Diese 237 resp. 42 Personen sind auf direkte Billets beförderte Militairs.

175b. Hierin sind 7101 Ctr. frachtfrei beförderte Güter für Militair- und Lazareth-Zwecke enthalten.

177a. Hierunter sind 55 Leichen enthalten.

177c. Dies sind Militair-Fahrzeuge.

178a. Es wurden mehrere Regimenter Kavallerie über die Bahn befördert, woraus sich diese bedeutende Zahl erklärt.

201c. Für die beförderten Militair-Personen sind 68 916 Thlr. vereinnahmt.

209. Das für die beförderten Postgüter gezahlte Pauschquantum ist in Kol. 219 enthalten.

214a. Für die Leichen sind 427 Thlr. vereinnahmt worden.

217. Die Beförderung der Militair-Frachtgüter ergab an Gesammtfracht 41 123 Thlr.

224. Es sind ergänzt worden 5895 Unterlagsplatten, 9106 Laschen, 20 537 Laschenbolzen, 66 559 Hakennägel und 683¾ Schachtruthen Kies.

286. Mit Ausschluß der Militairs sind gegen das Vorjahr 75 370 Personen weniger befördert worden.

292. Von diesen Mehr-Ausgaben kommen auf Gehalts-Verbesserungen ꝛc. 21 054 Thlr. und auf Betriebs-Ausgaben 43 075 Thlr.

32. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecke von Frankfurt a. M. über Hanau bis zur Bayerischen Grenze bei Kahl von 3,29 Meilen. Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg von . . . 2,17 „ von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet und im Betriebe . . . . 5,46 Meilen.

II. Die 0,8 Meilen lange **Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.**, welche Eigenthum der Stadt Frankfurt ist und die daselbst einmündenden Eisenbahnen (Frankfurt-Hanauer, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Main-Neckar, Main-Weser-, Offenbacher und Taunusbahn) unter einander, sowie mit dem Mainhafen verbindet, steht unter der Betriebsleitung der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, welche dafür einen fixen Antheil an den Frachtsätzen der zu transitirenden Güter erhält.

Im Jahre 1866 wurden auf dieser Verbindungsbahn, auf welcher Personen-Beförderung nur ausnahmsweise (in Extrazügen) stattfindet, 1 589 699 Ctr. Güter zwischen den Bahnhöfen unter einander, 535 439 Ctr. zwischen diesen und dem Mainhafen, sowie 204 032 Ctr. gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe, demnach zusammen 2 329 170 Ctr. befördert. Außerdem haben die Verbindungsbahn während der Kriegsperiode befahren: 24 739 Militairs, 5310 Ctr. Gepäck und Munition ꝛc., 722 Fuhrwerke und 2117 Pferde.

Sämmtliche Frachtgüter haben 1 641 494 Centnermeilen zurückgelegt. Eingenommen sind pro Ctr. Frachtgut durchschnittlich 1,188 Pfennige.

Die Einnahmen aus dem Frachtgut-Transporte haben 7686 Thlr. betragen. Das Erträgniß aus den Truppen-Beförderungen mit 787 Thlrn. ist bei diesen verrechnet. — Die Ausgaben für den Fahrdienst — die Kosten

der Unterhaltung und Bewachung der Bahn trägt die Eigenthümerin — sind wegen anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden und können auf 6700 Thlr. geschätzt werden.

Auf der Verbindungsbahn wurden 1550 Fahrten mit 1545 Nutzmeilen und 68 914 Achsmeilen zurückgelegt.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten Brenn- und Schmiermaterials (6130 Ctr. Kohlen und 7 Klafter Anheizholz = 2048 Thlr., und Schmier- und Putz-Materialien = 145 Thlr.), sowie die Ausgaben für das dabei verwendete Dienstpersonal und die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen sind in den correspondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 121f, 122, 123d, 124d, 125, 129, 135, 137, 144b, 148, 237, 238, 239, 241, 246a u. b, 249, 253, 254, 264 u. 265) enthalten. Ebenso die Einnahmen in den Kolonnen 219, 220, 221 u. 222c. Dagegen sind die zurückgelegten Achsmeilen und die beförderten Güter in den Kol. 152, 153 u. 170—174 außer Berücksichtigung geblieben.

III. **Betrieb.** In Folge der kriegerischen Ereignisse war der Güterverkehr vom 20. Juni bis 10. Juli 1866 öfter unterbrochen; vom 10. Juli ab blieb der Verkehr in den ersten Tagen, weil eine Einstellung des Betriebes auf der anschließenden Strecke der Bayerischen Staasbahn erfolgt war, nur auf die Lokalzüge beschränkt, bis dann der Verkehr am 16. Juli gänzlich eingestellt werden mußte. Die Einstellung des Betriebes dauerte bis zum 26. Juli, an welchem Tage der Lokalverkehr eröffnet werden konnte. Ebenso war in Folge der Truppen-Transporte Anfangs September der Güterverkehr während dieser Zeit ein unregelmäßiger.

In der Zeit vom 16. Juni bis 16. September sind ausgefallen

zwischen	Frankfurt	und Hanau	324 Fahrten,
„	„	„ Aschaffenburg . .	329 „
„	Hanau	„ „ . .	17 „
		zusammen	670 Fahrten.

Dagegen fanden Extrazüge statt, bis auf 6 zu Militairzwecken dienend,

zwischen	Frankfurt	und Hanau	33 Fahrten,
„	„	„ Aschaffenburg . .	94 „
„	Wilhelmsbad	„ Hanau	2 „
„	Hanau	„ Aschaffenburg . .	16 „
		zusammen	145 Fahrten.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht für die Arbeiter der Reparaturwerkstätte ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 77 Mitglieder zählte, 385 Thlr. vereinnahmte, an 33 Mitglieder 158 Thlr. verausgabte und am Jahresschlusse einen Bestand von 514 Thlrn. besaß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

78. Die Ermäßigung der Ausgaben für den Grunderwerb (welche auch die Nebenkosten, darunter circa 31 500 Thlr. Prozeß- und Gerichtskosten enthalten) gegen das Vorjahr resultirt aus dem Verkaufe entbehrlicher Parzellen.

79c. Hierin sind auch die Kosten der Wege-Uebergänge und der hölzernen Wärterbuden enthalten.

83. Von dieser Summe kommen 62 726 Thlr. auf die Anlage-Kosten der Reparaturwerkstätte in Frankfurt a. M. und deren innere Ausstattung an Maschinen ꝛc. und 13 223 Thlr. auf die baulichen Anlagen im Zollhofe zu Hanau.

84. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Brems-System der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) von 69 050 Thlrn. und die Kosten der ersten Ausstattung der Expeditionen, Wagenzüge, Bahnwärter ꝛc. zur Eröffnung des Betriebes mit 9798 Thlrn.

96d. Außerdem sind noch 2 zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften vorhanden.

113—116. Es sind dies die wirklichen Anschaffungskosten, ohne Berücksichtigung der Kosten des zweimaligen Umbaues mit 69 050 Thlrn.

121f, 123d u. 124d. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die Frankfurter Verbindungsbahn.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen sind 31 157 auf der Hauptbahn und 1545 auf der Verbindungsbahn zurückgelegt worden.

129b u. c u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 52 558 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 6130 Ctr. Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile hat betragen auf der Hauptbahn 168,6 Z.-Pfd. und auf der Verbindungsbahn (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lang andauerndem Rangirdienst) 396,7 Z.-Pfd. Der Mehrverbrauch originirt aus dem unregelmäßigen Fahrdienst und der vielfachen Maschinen-Bereitschaft für eventuelle Truppen-Transporte während der vierteljährigen Kriegs-Periode.

Pro Achsmeile wurden verbraucht für die Hauptbahn 3,712 Z.-Pfd., für die Verbindungsbahn 8,895 Z.-Pfd.

137. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials haben betragen:

für die Hauptbahn 15 175 Thlr. überhaupt, 14,61 Sgr. pro Nutz- u. 3,46 Pfg. pro Achsmeile,
„ „ Verbindungsbahn 1 810 „ „ 35,11 „ „ „ „ 9,46 „ „ „

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den Post- und Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen nicht besonders notirt werden, überhaupt speciellere Notizen über die Leistungen und Ausnutzung der Wagen nicht vorhanden sind.

152a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 68 914 Achsmeilen zurückgelegt worden.

153a. Einschließlich der vorerwähnten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 484 652 betragen.

163. Außerdem kam noch ein Extrazug mit 26 Personen, 40 Ctr. Gepäck und 2 Equipagen zur Beförderung.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokalverkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Oesterreich und Sachsen ꝛc. à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

Außerdem wurden noch 6617 Ctr. Militair-Gepäck befördert.

170a. Hierin sind 44 550 Ctr. Militair-Frachtgüter (Proviant, Munition, Lazareth-Bedürfnisse ꝛc.) enthalten.

175. Die Betriebsdienst- und Baugüter werden taxfrei befördert und nicht registrirt.

177c. Dies sind Militair-Fahrzeuge.

178a. Hierin sind 4802 Militair-Pferde enthalten.

192a u. 193. Weil die Einnahmen für die Militair-Transporte (Kol. 201c) nach der beförderten Personen-Anzahl und dem beförderten Gepäck, den Fuhrwerken und Pferden nicht auszuscheiden gewesen sind, so sind diese Durchschnittsberechnungen nur annähernd.

201c. Wie aus der vorstehenden Erläuterung hervorgeht, sind hierin auch die Einnahmen für die mit den Militairzügen beförderten 6617 Ctr. Gepäck, 1200 Fahrzeuge und 4802 Pferde enthalten.

219. In dieser Summe sind 7686 Thlr. Einnahmen für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn (siehe ad II dieses Berichts) u. 1626 Thlr. Neben-Einnahmen bei Truppen-Transporten (Maschinen-Bereitschaft ꝛc.) enthalten.

223. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Bahn-Aufseher.

224. Die Kosten der Erneuerung eines Theils der Geleise erscheint in Kol. 283a.

226. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Mobilien und sonstigen Bahnhofs-Anlagen enthalten.

228. Ebenso hier die Unterhaltungskosten der mechanischen Objekte.

234. Dies ist der Beitrag zu den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staats- und Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

237. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

a)	auf die Besoldung des Stations-Personals (Bahnhofsdienst, Personen-, Gepäck- und Güter-Expeditionen)	22 006 Thlr.
b)	Vergütung an die Bayerische Staatsbahn für die Besorgung des Stationsdienstes in Aschaffenburg	2 571 „
c)	Besoldung des Zug-Personals (Ober-Kondukteure, Kondukteure, Zugschmiede und Bremser)	4 122 „
d)	Besoldung des Lokomotivdienst-Personals (Führer, Heizer und Putzer)	6 697 „
e)	Besoldung des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung)	12 445 „
f)	Ersatz für Kranke	707 „
g)	Aushülfe bei stärkerem Verkehr	859 „
h)	desgl. bei den Truppen-Transporten	542 „
i)	Mehrkosten an Gehalten, Tagelöhnen, Stellvertretungen ꝛc. für den Nachtdienst	8 782 „
k)	Zulage für die Material-Verwaltung	88 „
l)	Kosten der Dienstkleidung	1 632 „
	zusammen	60 451 Thlr.

237—253. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn mit einbegriffen.

239 u. 241. Außerdem wurden noch im Vorjahre verrechnete Vorräthe von ca. 500 resp. 100 Thlr. Werth verbraucht.

243. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Stationen, Wagenzüge und der Bahn (= 4585 Thlr.), sowie die Unterhaltungskosten der Laternen (278 Thlr.).

245. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

248. In dieser Summe sind die Gesammt-Kosten der Heizung der Stationen und Bahnwärterhäuser, sowie die Unterhaltung der Feuerstellen mit 207 Thlrn. enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

266a u. b. Mit Rücksicht auf das in den Bemerkungen zu Kol. 223—237, 243 u. 248 Gesagte sind diese Procentsätze zu Vergleichungen mit denen anderer Bahnen nicht geeignet.

282. Hiervon sind 17 376 Thlr. aus dem eigenen Betriebs-Ueberschuß überwiesen, der Rest von 7678 Thlrn. ist vertragsmäßiger Zuschuß der Hessischen Ludwigsbahn.

292a. Diese Mehr-Ausgaben wurden hauptsächlich durch Unkosten während der Kriegs-Periode (ca. 6000 Thlr.), Mehrkosten des Nachtdienstes (4750 Thlr.), Steigerung des Pachtes für die Bayerische Bahnstrecke (2901 Thlr.), höhere Zins- und Amortisations-Beträge (2133 resp. 3400 Thlr.) und durch Kosten in Folge Vermehrung des Dienstpersonals herbeigeführt.

33. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

180e. Die von den Militair-Personen zurückgelegte Meilenzahl kann nicht angegeben werden, weil dieselbe nicht notirt wird.

234. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofes Elmshorn, welche nach den, diese Station berührenden Zügen repartirt werden, im Betrage von 2860 Thlrn. mitenthalten.

237. Ebenso hierin der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten der Züge, welche nach den auf den Holsteinischen Bahnen zurückgelegten Achsmeilen repartirt werden, im Betrage von 2950 Thlrn.

256. Desgl hier der an dieselbe Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreau's, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1110 Thlrn.

359. In dieser Summe ist der Beitrag zu der mit den Beamten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich zu tragenden Pensionslast pro 1866 im Betrage von 203 Thlrn. mitenthalten.

34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze .	6,29	Meilen,
b) von Mainz über Jugelheim nach Bingen	4,26	„
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg	9,91	„
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt (Einmündung in die Main-Neckar-Eisenbahn)	3,54	„
nebst der mit der Main-Neckar-Eisenbahn gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt	0,39	„
zusammen	24,39	Meilen,

auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Von den vorstehend aufgeführten Linien sind die Strecken Mainz-Bingen mit 4,26 Meilen, Gustavsburg-Bischofsheim mit 0,55 Meilen und Worms-Grenze mit 0,42 Meilen, zusammen . . 5,23 Meilen doppelgeleisig.

Die Worms-Alzeyer Bahn, von welcher die Strecke Worms-Monsheim von 1,53 Meilen seit dem 5. Dezbr. 1864 auf Rechnung des Baufonds betrieben wird, wurde am 27. Dezember 1866 von Monsheim bis Alzey für den Güterverkehr eröffnet.

Die Einnahmen dieser Strecke haben im Jahre 1866 betragen:

aus dem Personenverkehre	13240	Thlr.
„ „ Güterverkehre	4903	„
„ sonstigen Quellen	1817	„
zusammen	19960	Thlr.
Die Gesammt-Ausgaben betrugen	18076	„
Der verbliebene Ueberschuß von	1884	Thlrn.

wurde dem Baufonds gutgeschrieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Zur Herstellung einer direkten Verbindung der auf der Ostseite des Hafens in der Station Gustavsburg liegenden Geleise mit den Hauptgeleisen der Hafenbahn wurden die nöthigen Erdarbeiten ausgeführt, zur Verbindung der auf der Nordseite des Hafens projektirten Geleise eine Drehscheibe eingelegt, die früher zum Trajektiren der Wagen benutzte schiefe Ebene in dieser Station entfernt und die Hafenmauer an dieser Stelle geschlossen.

An den Druckbogen der inneren großen Oeffnungen der Brücke über den Rhein wurde ein eiserner Steg zum Behufe der Revision angebracht.

Die rückständigen Arbeiten an den Festungswerken auf der Mainspitze wurden vollendet.

Auf der Bahnstrecke Mainz-Worms wurden oberhalb Worms zwei Bahnwärterhäuser erbaut.

Die Bauarbeiten auf der Bahnlinie Mainz-Bingen beschränkten sich auf die Herstellung einer crenolirten Mauer vor dem Raimundithore zu Mainz, der Errichtung eines provisorischen Wartelokals für die Haltestelle Gaulsheim und die Erbauung eines definitiven Abtritts in der Station Bingen. In dem Centralbahnhofe zu Mainz kam die crenolirte Mauer längs des Rheines zur Vollendung und wurde am Fischthore ein provisorischer Quaiabschluß hergestellt. Die Caponiere zum Bocksthore wurde bis zur Höhe der crenolirten Mauer aufgeführt. Die Eilgut-Halle mußte durch einen Anbau erweitert werden.

III. Der **Betrieb** mußte im Folge der Kriegs-Ereignisse gänzlich eingestellt werden:

auf der Strecke Mainz-Bingen vom 28. Juni bis 8. August,
„ „ „ Darmstadt-Aschaffenburg vom 14.—31. Juli,
„ „ „ Mainz-Darmstadt vom 18. Juli bis 8. August und
„ „ „ Mainz-Frankfurt vom 16. Juli bis 8. August 1866.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Laufe des Jahres 1866 um 4 Lokomotiven und 18 vierrädrige Personenwagen vermehrt.

V. **Neue Bahnlinien.** Auf der Bahnstrecke Monsheim-Alzey waren im Laufe des Jahres 1866 noch die Hauptarbeiten zwischen Monsheim und Nieder-Flörsheim zu bewältigen, welche in der Herstellung des 1000 Meter langen bis 20 Meter hohen Dammes im Pfrimmthale und in der Eröffnung des 1150 Meter langen bis 18 Meter tiefen Einschnittes bestanden. Die während der Ausführung der sehr umfangreichen Erdarbeiten entstandenen Dammrutschungen und Einstürze in den thonigen Massen des Einschnittes verzögerten die Vollendung der Arbeiten sehr erheblich. Auf der Bahnstrecke zwischen Nieder-Flörsheim und Alzey wurden mittelst eines Materialzuges die rückständigen Erdarbeiten betrieben.

Der 18 Meter hohe Viadukt für die Nieder-Flörsheim-Mölsheimer Straße im Monsheimer Einschnitte gelangte, nachdem im Sommer mit der Ausführung der beiden Mittelpfeiler begonnen worden, gegen Ende des Jahres zur Ausführung. Nachdem im Monat Dezember 1866 das definitive Geleise durch den Einschnitt gelegt und der eine Bahngraben zur Entwässerung hergestellt war, konnte der Güterverkehr zwischen Monsheim u. Alzey eröffnet werden.

Die Vorarbeiten für die projektirten neuen ca. 10 Meilen langen Rheinhessischen Bahnlinien von Bodenheim über Alzey nach der Bayerischen Grenze gegen Kaiserslautern, von Alzey nach Bingen, von Monsheim nach der Bayerischen Grenze gegen Dürkheim und von Monsheim nach der Bayerischen Grenze in der Richtung nach Mannheim und Kaiserslautern wurden vervollständigt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 4 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände: für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagenverwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Betriebs-Inspektor und für den Güterdienst durch den Güter-Inspektor.

   Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

10. Mit Hinzurechnung der noch für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke Worms-Monsheim beträgt die Länge der im Betriebe befindlichen Strecken 25,92 Meilen.

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 23. März 1853 Mainz-Oppenheim,	am 2. Dezember 1858 Darmstadt-Aschaffenburg,
„ 7. August 1853 Oppenheim-Osthofen,	„ 17. Oktober 1859 Mainz-Bingen,
„ 27. August 1853 Osthofen-Worms,	„ 27. Dezember 1859 Bingen-Bingerbrück und
„ 23. November 1853 Worms-Landesgrenze,	„ 3. Januar 1863 Mainz (Bischofsheim)-
„ 1. August 1858 Mainz-Darmstadt,	Frankfurt a. M.

79b. Die Ausgaben haben sich gegen diejenigen des Vorjahres dadurch vermindert, daß der Beitrag der Stadt Mainz zu den Kosten des Winterhafens in Abzug gebracht worden ist.

91e, 92, 96d, 97b, 99a, 100d, 101b, 102g, 103b, 109e, 110, 113, 114, 115 u. 116. Hierin ist zugleich das für den Betrieb der noch nicht ganz vollendeten Worms-Alzeyer Bahn bis jetzt angeschaffte Betriebs-Material resp. dessen Anschaffungskosten mitenthalten. Es ist deshalb bei den Durchschnittsberechnungen die Bahnlänge zu 25,92 Meilen angenommen.

100a. Hierin sind 5 Postwagen enthalten, welche die Bahnverwaltung zu liefern hat.

109a. Ebenso hier die Ladungsfähigkeit derselben.

113a. Desgl. hier die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen und Räder.

121b, c u. h. Hierin sind 6242 Meilen, welche auf der Strecke Worms-Monsheim zurückgelegt wurden, mitenthalten.

122. Die vorstehenden 6242 Meilen sind hier bereits in Abzug gebracht.

129b. Zu dem Fahr- ꝛc. Dienst auf der Worms-Monsheimer Bahn wurden 9401 Ctr. Steinkohlen verbraucht.

135 u. 137c. Bei Berechnung dieser Durchschnittszahlen sind die auf der Worms-Monsheimer Bahn zurückgelegten 74 894 Achsmeilen außer Ansatz geblieben.

137a. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials für die nicht im Fahrdienste verwendet gewesenen Rangir-Maschinen sind hierin nicht aufgenommen.

138—153. Hierin sind auch die Leistungen der Wagen auf der Worms-Monsheimer Strecke enthalten von zus. 74 894 Achsmeilen; mit Ausschluß derselben würden die Wagen 5 901 390 Achsmeilen zurückgelegt haben. Den Durchschnittsberechnungen Kol. 150b, 151b, 152b u. 153b liegen deshalb 25,92 Meilen zu Grunde.

141. Die eigenen Postwagen legten zurück:

a) auf der eigenen Bahn	33 324	zus. 72 868 Achsmeilen.
b) „ fremden Bahnen	39 544	
Dagegen haben fremde Postwagen	11 564	Achsmeilen zurückgelegt.

165. Außerdem wurden noch 100 300 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfd. zu rechnen sind.

172b. Im Jahre 1866 kamen 527 863 Z.-Ctr. Kohlen zur Umexpedition, welche daher doppelt erscheinen. Im Vorjahre betrug das correspondirende Quantum 2 079 869 Z.-Ctr.

177a. Hierin sind auch die beförderten Militair- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

201e. Hierin sind (wie im Vorjahre) auch die Einnahmen für den Transport von Gefangenen ꝛc. enthalten.

230. Einschließlich der Kosten für die Erleuchtung der Wärterbuden und Nebenanlagen.

234. In dieser Summe sind 18 399 Thlr. Pächte für Mitbenutzung der Bahnhöfe in Darmstadt, Frankfurt u. Aschaffenburg und 7142 Thlr. Pächte für städtisches und Festungs-Terrain, Kulturkosten ꝛc. enthalten.

245. Hierin sind die Kosten für Beschaffung des Speisewassers für die Lokomotiven, sowie die Löhne für das Rangirpersonal und die Bahnhofsarbeiter enthalten.

248. Einschließlich der Kosten für Erleuchten und Reinigen der Bahnhöfe.

249. Dies ist die Differenz zwischen Schuld und Guthaben. Eine Uebereinstimmung mit Kol. 156 u. 157 kann aber nicht stattfinden, weil in der vorstehenden Summe ein Theil der Wagenmiethe aus früheren Jahren, welche nicht vollständig liquidirt worden waren, enthalten ist.

252. Hierin sind die Kosten für Reparaturen an den Werkstattsgebäuden und Güterschuppen, sowie der Neubeschaffung und Unterhaltung des Mobiliars und der Werkzeuge enthalten.

260. Ebenso hier die Kosten für die General-Versammlungen, Reisekosten und Diäten, Anschaffungen von Mobilien und für die Bibliothek.

272. An der Dividende pro 1866 nahmen die älteren Stamm-Actien à 8 000 000 Thlr. Theil. Die im Jahre 1866 neu ausgegebenen Actien waren ohne Zins-Genuß.

283. Hierin ſind zugleich 21 343 Thlr. enthalten, welche zu Erneuerungen auf der Frankfurt-Hanauer Bahn vertragsweiſe aufgewendet wurden.

346. Außer der Penſionskaſſe für die Beamten beſteht noch eine beſondere, dem geſammten Perſonale zugängliche Sterbekaſſe, aus welcher die Erben eines verſtorbenen Mitgliedes eine einmalige Unterſtützung von 114 Thlrn. erhalten.

35. Homburger Eiſenbahn

I. Die **Betriebsmittel** wurden um 3 Perſonenwagen II. Klaſſe vermehrt und 1 Gepäckwagen zum Güterwagen umgebaut. Die Anſchaffungskoſten der neuen Perſonenwagen von 8 706 Thlrn. ſind aus den Betriebs-Einnahmen vorſchußweiſe geleiſtet und kommen in den Jahren 1865—1868 bei der Vertheilung des Reingewinnes zur Verrechnung.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

88. Die Actien beſtehen aus 4000 Stück Littr. A. und 4000 Stück Littr. B. zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die letzteren haben jedoch bis zum 1. April 1896 keinen Anſpruch auf Dividende.

234. Dies iſt die Vergütigung, welche die Homburger Eiſenbahn-Geſellſchaft für die Mitbenutzung des Main-Weſer Bahnhofes in Frankfurt a. M. zahlt.

272. Wie in der Erläuterung zu Kol. 88 erwähnt, ſind nur die Stamm-Actien Littr. A. zum Empfange von Dividenden berechtigt.

36. Köln-Mindener (u. Gießener) Eiſenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eiſenbahn-Geſellſchaft iſt im Jahre 1866 durch den Ankauf mehrerer Zechenbahnen erweitert worden und umfaßt folgende Linien:

A. 1) die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düſſeldorf, Oberhauſen und Hamm nach der Schaumburg-Lippeſchen Grenze bei Minden		35,446	Meilen,
2) die Zweigbahnen	a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen	0,364	„
	b) von Oberhauſen nach Ruhrort	1,276	„
	c) von Gelſenkirchen nach Zeche Carolinenglück und Hannover	1,117	„
	d) von der Zeche Pluto bis zur Zeche Königsgrube	0,200	„
	e) von Oberhauſen nach der Niederländiſchen Grenze bei Emmerich	9,614	„
B. die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen		22,024	„
mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen		2,283	„
	zuſammen	72,324	Meilen.

Hiervon ſind verpachtet:

1) an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverſchen Bahnen die Strecke von Minden bis zur Schaumburg-Lippeſchen Grenze von	0,546	Meilen,
2) an die Niederländiſche Rhein-Eiſenbahn-Geſellſchaft die Strecke von Emmerich bis zur Niederländiſchen Landesgrenze von	1,561	„
zuſammen	2,107	„

Mithin Geſammt-Betriebslänge 70,217 Meilen.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eiſenbahn-Geſellſchaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der feſten Rheinbrücke und der Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen. Geleiſe.** In Folge Erweiterung mehrerer Bahnhöfe und durch den Ankauf der unter I. A. 2 c u. d erwähnten Zechenbahnen ſind die vorhandenen Geleiſe um 4,145 Meilen vermehrt worden, ſo daß die Geſammt-Länge aller Geleiſe auf 147,799 Meilen geſtiegen iſt.

III. **Betriebsmittel.** Zu den vorhandenen Beſtänden ſind im Laufe des Jahres 1866 neu hinzugekommen 34 Lokomotiven, 6 Perſonen- und 849 Laſtwagen; dagegen wurden 7 Lokomotiven, 2 Perſonen- und 79 Laſtwagen ausrangirt. Hierdurch erhöhte ſich der Beſtand des Fuhrparks auf 295 Lokomotiven, 205 Perſonen- u. 7105 Laſtwagen, welche letztere eine Ladungsfähigkeit von 1 195 730 Z.-Ctrn. haben.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15b. Von der Hauptbahn Deutz-Minden wurde die letzte Strecke am 15. Oktober 1847, die Zweigbahn Oberhauſen-Niederländiſche Grenze am 20. Oktober 1856 und von der Köln-Gießener Bahn die letzte Strecke am 12. Januar 1862 eröffnet.

76. Das urſprüngliche Actien-Kapital von 13 000 000 Thlrn. iſt behufs Ablöſung ſeiner Amortiſation um weitere 13 000 000 Thlr. vermehrt worden. Dieſelben ſind unter der in Kol. 86 aufgeführten Summe nicht mit eingerechnet.

86 u. 87. Von dieſer Summe ſind die extraordinären Einnahmen mit 2 356 874 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch das wirklich verwendete Anlage-Kapital ſich auf 62 769 110 Thlr. überhaupt, 867 888 Thlr. pro Meile und 115 227 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

89. In Verbindung mit der Ablöſung der Amortiſation der Stamm-Actien iſt die bisher vom Staate geleiſtete Zins-Garantie zur Höhe von 3½ Proc. für 13 000 000 Thlr. Actien in Wegfall gekommen.

96d u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung 12 combinirte Personen-Postwagen, 36 Courierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Sämmtliche Wagen sind sechsrädrig. An den Beschaffungskosten derselben ist die Gesellschaft mit 146 309 Thlrn. betheiligt.

105. Dies sind kleine, von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

108. Im Ganzen sind 5 416 eiserne und 11 362 stählerne Achsen vorhanden.

137. Vom 1. Juli 1866 ab ist für alle im Dienste transportirte Kohlen und Coals als Dienstgutfracht 1 Pf. pro Ctr. u. Meile berechnet worden.

185b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt sind; über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeuge werden spezielle Notizen nicht geführt.

190, 207 u. 218. Bei Berechnung dieser Durchschnittszahlen ist die Länge der neuerworbenen Zechenbahnen mit 1,317 Meilen in Abzug gebracht, weil die Frequenz-Ergebnisse dieser Bahn nur in ihren Beträgen in Kol. 219 aufgeführt werden konnten.

219. Hierunter sind 97 109 Thlr. Einnahmen für die verpachteten Strecken und 74 802 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rhein- und Schiffbrücke zu Köln enthalten.

224. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben von 3068 Thlrn. 11 Sgr. resp. 416 725 Thlr. 20 Sgr. enthalten.

235 u. 236. Nach Abzug der vorstehend aufgeführten, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 419 794 Thlrn. 1 Sgr. betragen die Ausgaben für die Bahnverwaltung 1 118 987 Thlr. überhaupt, 15 936 Thlr. pro Meile und 2 115 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

246a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten:

386 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf. aus dem Reservefonds und
283 415 „ 24 „ 9 „ „ „ Erneuerungsfonds,
zus. 283 802 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf.

246c. Desgl. hier 11 176 Thlr. 9 Sgr. — Pf. aus dem Reservefonds und
83 673 „ 21 „ 7 „ „ „ Erneuerungsfonds,
zus. 94 850 Thlr. — Sgr. 7 Pf.

246d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstations-Gebäude, der Wasserhebungs-Maschinen, der Werkstatts-Gebäude, der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge aufgenommen.

252. Von diesen Ausgaben wurden 1205 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

253 u. 254. Nach Abzug der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge stellen sich die Ausgaben für die Transportverwaltung auf 2 451 971 Thlr. überhaupt, 3,20 Thlr. pro Nutz- und 2,13 Sgr. pro Achsmeile.

255. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Aktienzinsen ergiebt, eine Tantième.

260. Hierin sind 38 460 Thlr. Kommunalsteuern enthalten.

264 u. 265. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf

3 718 909 Thlr. überhaupt,
52 963 „ pro Meile Bahnlänge,
7 032 „ „ Kilometer „ und
4,85 „ „ Nutzmeile.

268a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 220) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 264).

270a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 255 606 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. erforderlich, welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantiefonds zu leisten hatte.

292. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben, mit Ausschluß der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Summen, haben 18 756 Thlr. = 0,5 Proc. und 1285 Thlr. pro Meile Bahnlänge weniger betragen als diejenigen des Vorjahres.

295. Diese Vergleichung bezieht sich auf den Ueberschuß, welchen man erhält, wenn von den Gesammt-Einnahmen (Kol. 220) die Gesammt-Ausgaben (Kol. 264) in Abzug gebracht werden.

Der wirkliche Ueberschuß (wie solcher in Kol. 268 aufgeführt ist) hat 324 024 Thlr. = 5,20 Proc. und 6 311 Thlr. pro Meile Bahnlänge weniger betragen als derjenige des Jahres 1865.

296. Während im Jahre 1865 die Dividende auf ein Stamm-Actien Kapital von 13 000 000 Thlr. vertheilt worden ist, participirten an derjenigen des Jahres 1866 . . . 26 000 000 Thlr. Stamm-Actien.

Hieraus erklärt sich der geringere Procentsatz.

37. Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

I. **Verwaltung.** Ueber die Organisation der Verwaltung, ihre Geschäftsleitung des Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,45 Meilen)

und die Werkstätte nebst Materialien-Magazin in Kassel enthalten der Jahrgang 1860 der Statistik (S. 45) und die vorhergehenden Jahrgänge spezielle Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

In Folge Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre vom 27. Dezember 1866, Allerhöchst bestätigt am 18. Februar 1867, ist die Verwaltung der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, welche gleichzeitig die Benennung „Hessische Nordbahn" erhielt, vom 1. April 1867 ab dem Staate übertragen. Letzterer hat mit der Leitung der Geschäfte die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel" beauftragt, welcher eine aus 5 Mitgliedern bestehende Deputation der Actionäre berathend und beaufsichtigend zur Seite steht.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

a) die Hauptbahn Gerstungen-Guntershausen-Kassel-Grenze (bei Haueda)	17,0	Meilen,
b) die Zweigbahn Hümme-Carlshafen (Carlsbahn)	2,20	„
Außer diesen	19,20	Meilen
hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Haueda bis Warburg	0,62	„
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet und im Betriebe	19,82	Meilen.

III. Der **Betrieb** ist in Folge der kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 während 12 Tagen unterbrochen gewesen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 Personen- und 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und an 11 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

140. Mit Rücksicht darauf, daß die von den Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen von denjenigen der Personenwagen nicht getrennt notirt werden, sondern in den letzteren mitenthalten sind, kann auch der Procentsatz, bis zu welchem die bewegten Plätze der Personenwagen besetzt waren, nicht angegeben werden.

177b. Dies sind Lokomotiven mit Tendern. Außerdem wurden noch 1417 Achsen Eisenbahnwagen befördert.

177e. Sonstige Fahrzeuge kamen 2187 Achsen, sowie 42 Leichen zur Beförderung.

178b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 4320 Achsen Thiere (in Wagenladungen) befördert.

38. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie umfaßte ult. 1866:

1) Die in ihrer ganzen Ausdehnung doppelgeleisige Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von	15,33	Meilen,
2) die Zweigbahn von Coswig nach Meißen von	1,20	„
3) die am 14. Mai 1866 eröffnete Strecke von Borsdorf nach Grimma	2,62	„
zusammen	19,15	Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 3 erwähnten Strecke ein mittlerer Jahresdurchschnitt von	18,17	„

berechnet.

Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von 1,54 Meilen, welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

Von der Borsdorf-Meißener Bahn wurde die Strecke Grimma-Leisnig von 3 Meilen am 28. Oktober 1867 eröffnet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ½ Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinnes, welche pro 1866 . . . 2049 Thlr. betragen hat.

15. Die Hauptbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 7. April 1839 eröffnet, die Coswig-Meißener Zweigbahn am 1. Dezember 1860 und die Strecke Borsdorf-Grimma am 14. Mai 1866.

76 u. 88. Dies ist das für die älteren Linien concessionirte Anlage-Kapital. Für die Borsdorf-Meißener Bahn beträgt dasselbe circa 8 500 000 Thlr., wovon 2 500 000 Thlr. in Stamm-Actien und circa 6 000 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen bestehen. Bis ult. 1866 waren eingezahlt: 1 471 726 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf. auf die Actien und 201 257 Thlr. 5 Pf. auf die Anleihe.

77–81. Eine speziellere Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungs-Gebäudes im Jahre 1857 sämmtliche hierzu erforderliche Notizen vernichtet worden sind.

86. Von dieser Summe kommen 1 924 554 Thlr. auf die Strecke Borsdorf-Grimma.

88e. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

90b. In dieser Summe sind 44 766 Thlr. enthalten, welche aus den Betriebs-Ueberschüssen des Jahres 1865 dem Baufonds überwiesen worden sind.

137a. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Kohlenkörbe, die Kohlenprämien ꝛc. enthalten.

201e. Ebenso hier 172 586 Thlr. Einnahmen für Militair-Extrazüge.

216. Desgleichen hier Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre.

219. Zu dieser Summe ist der Pachtzins für die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preußischen Grenze enthalten. Derselbe war für das Jahr 1865 um 1435 Thlr. zu hoch abgeschätzt, die von den Einnahmen für das Jahr 1866 in Abzug gebracht sind. Für das Jahr 1866 ist derselbe zu 68 565 Thlr. angenommen worden.

234. Hierin ist auch die Gewerbesteuer enthalten.

243. Desgl. hier die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn ꝛc.

252. Diese Summe enthält die Ausgaben für Unterhaltung der Utensilien, Beleuchtung im Allgemeinen, Heizung, Expeditionsbedarf und kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen.

285. Es waren im Betriebe: 1866 . . 19,15 Meilen überhaupt u. 18,17 Meilen im mittler. Jahresdurchschnitte,
1865 . . 16,53 „ „ „ „ 16,51 „ „ „ „ „
pro 1866 mehr 2,62 Meilen überhaupt u. 1,66 Meilen im mittler. Jahresdurchschnitte.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche sind seit dem Jahre 1856 vorgekommen.

353b u. 363b. Die Beamten-Wittwen erhalten auch die Erziehungsgelder für ihre Kinder; es sind deshalb die Erziehungsgelder solcher Kinder hier (in Kol. 353b) mitenthalten, ebenso die Anzahl der Kinder in Kol. 363b.

354 u. 364. Dagegen sind hier die Erziehungsgelder für die Waisen resp. die Anzahl derselben aufgeführt worden.

39. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

I. **Betrieb.** Nachdem das ausschließliche Privilegium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft erloschen, erstreckt sich der Betrieb nur auf den Lokal-Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth.

II. Die **Betriebsmittel** wurden um 2 Personenwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

79a. Hierin sind auch die unbedeutenden Kosten der Durchlässe enthalten.

81. Die Signalvorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mit enthalten.

87. Da die Bahn nur 0,8 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

88c. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22 857 Thlrn. sind bereits vollständig getilgt.

96b. Im Jahre 1866 sind zu Vervollständigungen der Bahnanlagen 10 495 Thlr. und für Anschaffung von 2 Personenwagen 3594 Thlr. aus den laufenden Einnahmen verwendet worden.

194e. Die Kohlen und Coaks wurden ab Muggenhof befördert, sie durchfuhren also die Hälfte der Bahn (0,4 M.), wofür 5,06 Pfge. pro Ctr. erhoben worden sind.

240. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien; das Putzen selbst besorgen die Heizer.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den laufenden Betriebs-Einnahmen (siehe Kol. 90) erfüllt wird.

40. Lübeck-Büchener (und Hamburger) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Lübeck-Büchener Bahn von Lübeck über Ratzeburg und Mölln nach Büchen von . . 6,7 Meilen,
2) die Lübeck-Hamburger Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg von 8,9 „
zusammen 14,6 Meilen.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 4 Lokomotiven und 18 Personenwagen vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

142 u. 143. Hierin sind auch die Leistungen der 4 Königl. Preuß. Postwagen enthalten, deren Achsenzahl bei der Durchschnittsberechnung Kol. 143 berücksichtigt ist.

163 u. 174. Von diesen Transporten sind 134 900 Personen und 917 260 Ctr. Güter auf der Lübeck-Büchener Bahn befördert worden.

197. Diese Summe enthält die Anzahl der aufgegebenen sowohl, als die Anzahl der angekommenen Depeschen.

242. Hierin sind auch die Kosten für das Schieben der Wagen, für Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen mitenthalten.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck desselben mitzuerfüllen.

286—295. Bei Vergleichung der Frequenz und der Finanz-Ergebnisse ist noch in Erwägung zu ziehen, daß die Lübeck-Hamburger Bahn im Vorjahre nur 5 Monate im Betriebe war.

41. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat sich gegen die Vorjahre nicht verändert. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze 14,22 Meilen,

b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . . 2,94 Meilen

mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Löddersburg . . . . . 0,63 „

zusammen . . . 3,57 „

Außer diesen . . . 17,92 Meilen

hat die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von der Preuß. Grenze bis Leipzig 1,54 „

von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet

und im Betriebe . . . . . 19,46 Meilen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen . . . . . 0,61 „

auf welchen Personenbeförderung aber nicht stattfindet.

Auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von 2,27 Meilen übernommen.

II. **Neue Bahnlinien.** Von der Halle-Kasseler Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken

Halle-Eisleben von 4,99 Meilen am 1. September 1865,

Eisleben-Nordhausen „ 7,87 „ „ 10. Juli 1866.

Es waren mithin ult. 1866 . . . . . 12,86 Meilen im Betriebe, für welche sich ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 8,84 Meilen berechnet.

Die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1866 waren folgende:

Die Lokomotiven haben 29 333 Nutz-, die Personenwagen (eigene und fremde) 177 782 und die Güter- und Gepäckwagen (ebenfalls eigene und fremde) 688 999 Achsmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden: 246 267 Personen, welche 1 003 431 Meilen, jede Person also 4,22 Meilen durchfahren haben. 2 040 871 Ctr. Güter und zwar 23 362 Ctr. Eil-, 9004 Ctr. Post- und 2 008 505 Ctr. Frachtgüter. Außerdem wurden noch 35 963 Ctr. Equipagen, Leichen und Thiere und 13 495 Ctr. Gepäck befördert. Diese Transporte haben 12 314 744 Centnermeilen zurückgelegt, jeder Centner also 5,9 Meilen.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 87 031 Thlr., aus dem Güterverkehre 129 158 Thlr. und aus sonstigen Quellen 35 678 Thlr. Die Gesammt-Einnahme hat 251 867 Thlr. betragen und ist in den Baufonds geflossen, aus welchem auch die Betriebs-Ausgaben bestritten worden sind.

Die Fortsetzung der Bahn von Nordhausen nach Arenshausen von 9,31 Meilen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds", welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält. Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1866 an 112 Kinder verstorbener Beamten 1089 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Dieser Fonds hatte ult. 1866 einen Bestand von 16 773 Thlrn.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

104a. Dies sind Kieswagen.

128a. Diese Quantität Coals wurde beim Anheizen verbraucht.

177c. Dies sind die beförderten Militair-Fahrzeuge, Geschütze u. s. w.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate ꝛc.

234. Desgleichen die hier aufgeführte Summe die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

253. Diese 69 519 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 254, als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 266 außer Ansatz geblieben.

354. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds gezahlt. (Siehe zu III dieses Berichts.)

42. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Das Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende theils von der Gesellschaft erbaute, theils im Jahre 1863 angekaufte Bahnstrecken:

1) Die **Magdeburg-Halberstädter** Bahn von Magdeburg über Halberstadt nach Thale von . . 11,63 Meilen, deren Betrieb das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines mit demselben abgeschlossenen Vertrages leitete. Dieser Vertrag wurde gekündigt und der Betrieb am 1. Januar 1867 von der eigenen Verwaltung übernommen.

2) Die frühere **Magdeburg-Wittenbergesche** Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Vätheu, zusammen . . . . . 14,3 Meilen.

3) Die **Cöthen-Wegeleben**er Linie, umfassend

a) die frühere Cöthen-Bernburger Eisenbahn von Cöthen nach Bernburg von . . . . 2,66 Meilen,
und mehrere nach Kohlenbergwerken führende, nur dem Güterverkehr dienende Abzweigungen
von zusammen . . . . . 1,29 „
b) die Strecke Bernburg-Wegeleben von . . . . . 6,40 „
welche am 10. Oktober 1865 für den Personen- und Gepäckverkehr und am 10. April 1866
für den Güterverkehr eröffnet wurde;
c) die Zweigbahn von Güsten nach Staßfurt von . . . . . 0,49 „
zusammen 11,17 Meilen.

Die Zweigbahn von Frose nach Ballenstedt von . . . . . 1,2 „
wurde am 7. Januar 1868 dem Betriebe übergeben.

II. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol. **a) Magdeburg-Halberstädter Linie.**

15. Am 15. Juli 1843 wurde die Strecke Magdeburg-Halberstadt und am 2. Juli 1862 die Strecke Halberstadt-Thale eröffnet.

114—116. Die Anschaffungskosten der Wagen können nicht angegeben werden, weil die Abrechnungen über die neu beschafften noch nicht abgeschlossen waren.

269. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die vom Baufonds hergegebenen 4½ Proc. Zinsen für die neuen 17 000 Stück Actien mit . . . . . 76 500 Thlrn.
und den Ueberschuß der Magdeburg-Wittenbergeschen Strecke mit . . . . . 1 109 „
zusammen 77 609 Thlr.

285. In Folge Rectificirungen ist die Bahnlänge um 0,04 Meilen kleiner als im Vorjahre.

b) Magdeburg-Wittenbergesche Linie.

10. Zu der eigentlichen Bahnlänge von 14,94 Meilen kommt noch die Verbindungsbahn in Magdeburg mit 157,3 Ruthen (= 0,078 Meilen) Länge.

13. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn rund auf 15 Meilen angenommen.

77. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

81b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

159, 160 u. 163. Werden die mit Tagesbillets beförderten Personen doppelt gerechnet (wie dies in der Statistik pro 1865 geschehen ist), dann sind befördert worden: in der 2. Klasse 34 522 Personen (darunter 3513 auf Tagesbillets), in der 3. Klasse 145 763 Personen (darunter 33 691 auf Tagesbillets). Die in Kol. 163 aufgeführten 309 011 Personen erhöhen sich dadurch auf 346 215.

223. In dieser Summe sind 40 774 Thlr. Löhne der Hülfswärter und Bahnarbeiter enthalten.

286. Correspondirend mit den Angaben in den Kol. 158—163 der vorliegenden Statistik würde sich die Anzahl der im Vorjahre beförderten Personen (d. h. wenn die auf Tagesbillets beförderten nur einmal gerechnet werden) auf 39 587 Personen in der II., 125 899 Pers. in der III. und 247 005 Personen überhaupt stellen, welche der vorliegenden Vergleichung zu Grunde gelegt sind.

c) Cöthen-Wegelebener Linie.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 10,1 Meilen und für den Güterverkehr auf 11,3 Meilen angenommen.

15. Von der früheren Cöthen-Bernburger E. wurde die Hauptbahn am 1. September 1846, die Kohlenzweigbahnen am 2. April 1857, die Strecken Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt dagegen am 10. Oktober 1865 eröffnet.

97b, 99a, 101b, 150b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Länge der Strecken Cöthen-Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt von zus. 9,95 Meilen = 74,94 Kilometern zu Grunde, weil auf den Zweigbahnen der ehemaligen Cöthen-Bernburger E. von 1,22 Meilen nur Güterverkehr stattfindet. (Siehe ad I. 3 dieses Berichts.)

114—118. Die Anschaffungskosten der Wagen können nicht angegeben werden, weil die Kosten der neu beschafften noch nicht feststehen.

270—276. Der Ueberschuß wurde dem Baufonds überwiesen, aus welchem auch die Zinsen der Anleihen bezahlt wurden.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Strecken Bernburg-Wegeleben und Güsten-Staßfurt im Jahre 1865 nur kurze Zeit im Betriebe waren.

346—365. Die Beamten der Cöthen-Wegelebener E. nehmen an der Pensions- und Unterstützungskasse der Magdeburg-Halberstädter E. Theil.

43. Mecklenburgische Eisenbahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 51 spezielle Mittheilungen.

II. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, sowie das des technischen Betriebs-Direktors beträgt 2800 Thlr. (incl. 300 Thlr. Miethsentschädigung). Außerdem bezieht Ersterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reisekosten-Entschädigung. Die 3 übrigen Mitglieder der Direktion sind nicht Beamte, sondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entschädigung: der Vorsitzende 500 Thlr., die beiden anderen Mitglieder je 300 Thlr.

5. Die obersten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der Betriebs-Direktor sind Mitglieder der Direktion und als solche in Kol. 2b mitaufgeführt.

84. Hierin sind 100 086 Thlr. Einrichtungskosten des Betriebes enthalten.

88c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität. Bis ult. 1866 sind ausgeloost 183 700 Thlr. Prioritäts-Obligationen und 58 000 Thlr. Schuldverschreibungen.

154. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

166. Jedem Reisenden wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfund gewährt. Dies sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

277—280. Das Defizit des Reservefonds betrug am Schlusse des Jahres 1865 . . . . 29 777 Thlr.
Im Jahre 1866 wurden zur Deckung der Ausgaben dieses Fonds aus dem Erneuerungsfonds vorschußweise entnommenen (siehe Bem. zu Kol. 283) . . . . . 27 407 „
zusammen 57 184 Thlr.

283. Außerdem wurden 27 407 Thlr. vorschußweise dem Reservefonds überwiesen.

44. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze . . . . . 690 Ruthen = 0,35 Meilen läuft die Bahn auf dem doppelgeleisigen Bahnkörper der Oberschlesischen Eisenbahn und geht dann als selbstständige Bahn über Grottkau nach Neisse . . . . . 5,83 „
zusammen 6,18 Meilen.

Für die Mitbenutzung der vorgedachten 0,35 Meilen, welche in den Tabellen (Kol. 11b) als „gepachtet" aufgeführt sind, sowie für die Benutzung des Bahnhofes in Brieg erhält die Oberschlesische Bahnverwaltung eine jährliche Vergütigung.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

100b. Dies sind kombinirte Post- und Gepäckwagen. Dieselben gehören dem Königl. Postfiskus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt.

236. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,83 Meilen = 43,91 Kilometer berechnet, weil die in Kol. 11b als „gepachtet" aufgeführte Bahnstrecke von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn unterhalten wird.

241. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben enthalten.

263. Dies ist die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben (siehe ad I dieses Berichts).

280. Der Reservefonds hatte ult. 1866 einen Vorschuß von 6283 Thlrn. Eine Reorganisation dieses Fonds wird beabsichtigt.

45. Niederschlesische Zweigbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

91c. Außerdem war noch eine, im Jahre 1846 angeschaffte Lokomotive vorhanden, welche im Jahre 1866 aber nur wenige Stunden zum Rangirdienst verwendet und dann verkauft wurde.

177c. Es wurden außer den hier aufgeführten Militair- 2c. Fuhrwerken auch noch 11 Leichen befördert.

200. Die wirkliche Einnahme für beförderte Depeschen hat 443 Thlr. betragen, von welcher den Telegraphen-Beamten 20 Proc. Tantième = 88 Thlr. bewilligt worden sind. Es verbleiben mithin für die Gesellschaft 355 Thlr., wie hier angegeben.

244. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofsarbeiter enthalten.

279a. Von dieser Summe sind 37 766 Thlr. für den Umbau der Boberbrücke verausgabt.

46. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn und die in Aussicht stehende Veränderung ihrer Firma ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 197 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. **Betrieb.** Der gemäß des mit der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages im Jahre 1864 übernommene Fahrdienst auf der Zweigbahn Tarnowitz-Morgenroth, bestehend in Beförderung eines Zuges von Tarnowitz nach Morgenroth und eines Zuges von Morgenroth nach Tarnowitz zum Anschluß an Oppeln-Tarnowitzer Züge, ist auch im Jahre 1866 unter denselben Verhältnissen ausgeführt worden, welche im Jahrgange 1864 der Statistik S. 236 näher beschrieben sind.

Die Leistungen des Betriebs-Materials auf der 2,3 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke im Jahre 1866 bestanden in 1679 Meilen, welche gemischte Züge zurücklegten. Diese Summe ist in Kol. 121d mitenthalten.

Die von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 4475 Thlr. Hiervon sind dem Betriebsfonds für erhöhte Leistungen und Abnutzungen 2894 Thlr. (in Kol. 219 mitenthalten) und dem Erneuerungsfonds für Abnutzung der Betriebsmittel 1581 Thlr. (in Kol. 282 mitenthalten) überwiesen.

III. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1866 konnte der Bau der Rechten-Oder-Ufer-Bahn, über welche der Jahrgang 1865 der Statistik S. 197 Näheres enthält, wegen der kriegerischen Ereignisse und des zur Vereinbarung aller generellen und speziellen Projekte mit den Staatsbehörden erforderlichen Zeitaufwandes nicht mehr begonnen werden. Derselbe wurde aber im Jahre 1867 auf der ganzen Linie in Angriff genommen, ebenso der Bau der Bergwerksbahn Tarnowitz-Emanuelssegen und Sosnowitz, wogegen über die Bahn von Emanuelssegen über Pleß nach Dziedzitz u. s. w. die Verhandlungen noch schweben.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

81a. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

121d. Ebenso sind hierin die Leistungen der Lokomotiven auf der Tarnowitz-Morgenrother Zweigbahn enthalten (siehe ad II dieses Berichts).

244. Desgleichen hierin die Ausgaben für das Verschieben der Wagen.

246d. Dies sind die Reparaturkosten des Inventars ꝛc.

271. Die hier aufgeführte Steuer bezieht sich auf das Jahr 1865.

47. Ostpreußische Südbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Ostpreußischen Südbahn wurde die Strecke von Pillau nach Königsberg von 6,05 Meilen
am 11. September 1865 und die Strecke Königsberg-Bartenstein von . . . . . 7,62 „
am 24. September 1866 dem Betriebe übergeben.

zusammen 13,67 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke auf . . . . . 8,12 „

Im Bau befanden sich ult. 1866 die Strecken Bartenstein-Rastenburg 5,05 M. und Rastenburg-Lyck 10 M., von welchen erstere am 1. November 1867 eröffnet wurde, letztere dagegen im Jahre 1868 zur Betriebs-Eröffnung gelangen soll.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—86 u. 113—120. Das bis ult. 1866 verwendete Anlage-Kapital und die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können nicht angegeben werden, da der Bau noch nicht vollendet und die Baurechnung nicht gelegt ist.

244. Hierin sind auch die Löhne der Bahnhofsarbeiter enthalten.

268c. Mit Rücksicht darauf, daß das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, kann auch der Prozentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

270. Der Ueberschuß ist mit Ausnahme der ult. 1866 noch nicht festgestellten Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds in den Baufonds geflossen.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die erste Strecke der Bahn während desselben nur 3½ Monate im Betriebe war.

48a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Die Königl. Bayerische Staats-Regierung hat das dem Staatsrechnungswesen zum Grunde liegende Rechnungsjahr, umfassend die Periode vom 1. Oktober bis ult. September, vom 1. Januar 1867 ab aufgehoben und das Kalenderjahr angenommen. Die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen hielt es daher für zweckmäßig, ihr Rechnungsjahr, welches ebenfalls die Periode vom 1. Oktober bis ult. September umfaßte, aufzuheben und das Kalenderjahr einzuführen. Zu Ausführung dieses Beschlusses ist mit Genehmigung der Staats Regierung zur Ausgleichung mit der früheren Rechnungsperiode und um mit dem 1. Januar 1867 mit dem Kalenderjahre beginnen zu können, das Rechnungsjahr 1866 auf die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866 ausgedehnt worden.

II. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist zugleich die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn, der Neustadt-Dürkheimer und der im Bau begriffenen Pfälzischen Nordbahnen vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Die betr. Verhältnisse haben durch den Hinzutritt der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen eine Aenderung nicht erlitten.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Dezember 1866 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Berbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . . 16,58 Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,42 Meilen befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-G., welcher sie eigenthümlich gehört);

2) die Zweigbahnen a) Schifferstadt-Speyer . . . . . 1,21 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . . 1,46 „
c) Speyer-Germersheim . . . . . 1,80 „
d) die am 26. November 1866 eröffnete Strecke von Schwarzenacker nach Hassel . . . . . 1,88 „

zusammen 22,93 Meilen.

Für die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1866 berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 21,23 Meilen = 159,90 Kilometer.

IV. **Neue Bahnlinien.** Von der Homburg-St. Ingberter Zweigbahn wurde die letzte Strecke von Hassel nach St. Ingbert am 1. Juni 1867 dem Betriebe übergeben.

Die Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim wurde im Jahre 1866 zum größten Theile vollendet. Nachdem in den Tagen vom 21.—23. Januar 1867 die Belastungsproben auf derselben stattgefunden haben, wurde dieselbe am 25. Februar 1867 für den Güterverkehr und am 10. August dess. J. für den Personenverkehr eröffnet. Der Verkehr über die Trajekt-Anstalt zwischen Ludwigshafen und Mannheim wurde in Folge dessen am 25. Februar 1867 eingestellt.

Im Laufe des Jahres 1867 ist die Concession zum Bau der Zweigbahn Winden-Bergzabern und zum Bau der Alsenzbahn (Hochspeyer-Münster a. St.) ertheilt. Der Bau selbst wird nach Aufbringung der Bau-Kapitalien (etwa Anfang 1868) begonnen werden.

Die übrigen Projekte unterliegen noch der Genehmigung der Königl. Staats-Regierung, doch dürfte ein Theil, insbesondere die Donnersberger und die Fortsetzung der Dürkheimer Bahn nach Rheinhessen, in der nächsten Zeit von der Staatsregierung concessionirt werden.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie zu I. dieses Berichts näher angegeben, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden. Das Betriebsjahr 1866 umfaßt den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

Weil aber die Betriebs-Ergebnisse einer 15monatlichen Periode zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet sind, so hat eine Ausscheidung derselben für die Periode vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1865 stattgefunden. Die auf diesen Zeitraum sich beziehenden statistischen Notizen sind der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1866 bezüglichen Notizen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind.

Ueberall da, wo eine genaue Ausscheidung nicht möglich war (z. B. bei den Ausgaben Kol. 223—264 der Tabellen), sind annähernde Beträge in Ansatz gebracht worden.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

15. Die Hauptbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 25. August 1849 eröffnet. Die Zweigbahnen wurden, und zwar Homburg-Zweibrücken am 15. Mai 1857, Speyer-Germersheim am 14. März 1864 und Schwarzenacker-Hassel am 26. November 1866 dem Betriebe übergeben.

114. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der (in Kol. 107 aufgeführten) 8 Post- und Gefangenenwagen enthalten.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

146. Desgl. hier, wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.

252. In diesen Summen sind enthalten: 9002 Thlr. Vergütigung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für den Antheil der Pfälzischen Ludwigsbahn an den Betriebskosten der Station Neunkirchen, 19355 Thlr. Schadensersatz und Restitutionen aller Art und 25393 Thlr. Kosten des Rhein-Trajekts zwischen Ludwigshafen und Mannheim.

273b. Der hier aufgeführte Betrag erscheint erst in der Rechnung pro 1867 als Einnahme des Erneuerungsfonds.

285—295. Wegen der erfolgten Veränderung der Rechnungs-Periode (siehe zu I dieses Berichts) kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem vorhergehenden Betriebsjahre nicht stattfinden.

296. Für die Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866 sind 10,4 Proc. und für das vorhergehende Betriebsjahr vom 1. Oktober 1864 bis ult. September 1865 10 Proc. Dividende vertheilt worden.

48b. Pfälzische Maximiliansbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr, welches bisher die Periode vom 1. Oktober bis ult. September umfaßte, ist aufgehoben und vom 1. Januar 1867 ab das Kalenderjahr an seine Stelle getreten. Zur Ausgleichung des Ueberganges umfaßt das Betriebsjahr 1866 die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis 31. Dezember 1866.

Das Nähere hierüber ist in dem Berichte der Pfälzischen Ludwigsbahn unter I mitgetheilt.

II. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. II resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

III. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Hauptbahn von Neustadt über Winden nach Weißenburg von	6,22	Meilen,
2) die Zweigbahn von Winden nach Maximiliansau von	2,14	„
zusammen	8,36	Meilen.

IV. **Bahn-Anlagen.** Nachdem der Verkehr auf der Maximiliansbahn in solch erfreulicher Weise zugenommen hat, daß nicht nur die Vermehrung der Betriebsmittel und die Erweiterung verschiedener Stationen, sondern auch die Anlegung eines zweiten Geleises zwischen Winden und Neustadt als eine unbedingte Nothwendigkeit erkannt werden mußte, wurde die Staatsregierung um Genehmigung zur Ausführung und zur Ausgabe neuer Actien zum Betrage von 600000 Fl. ersucht.

Diese Genehmigung wurde ertheilt, der Bau des zweiten Geleises zwischen Winden und Neustadt in Angriff genommen und so kräftig fortgesetzt, daß dasselbe im Laufe des Jahres 1867 dem Betriebe übergeben werden konnte.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I. dieses Berichts mitgetheilt, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden. Das Betriebsjahr 1866 umfaßt den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

Aus den in dem Berichte der Pfälzischen Ludwigsbahn (ad V.) angeführten Gründen sind die auf die Periode vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1865 sich beziehenden Notizen der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1866 bezüglichen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

114. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der beiden Post- und Gefangenenwagen enthalten.

140 u. 146. Diese Procentsätze können nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militair-Personen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen und die von den Equipagen und den Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

157. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

252. In dieser Summe sind enthalten: 1163 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt, 4657 u. 7372 Thlr. Vergütigung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg, 14 157 Thlr. Vergütigung an dieselbe für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg, 2797 Thlr. Entschädigungen und Restitutionen aller Art, sowie endlich 12 022 Thlr. Antheil an den Kosten des Betriebes der Brücke bei Maximiliansau.

285—295. Wegen der erfolgten Veränderung der Rechnungs-Periode (siehe ad I dieses Berichts) kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem vorhergehenden Betriebsjahre nicht stattfinden.

296. Für die Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866 sind 5,10 Proc. Dividende, für das vorhergehende Betriebsjahr vom 1. Oktober bis ult. September 1865 excl. des Staatszuschusses 3,942 Proc. und incl. desselben (im Betrage von 16 829 Thlrn.) 4,5 Proc. Dividende vertheilt worden.

48c. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr, welches bisher die Periode vom 1. Oktober bis ult. September umfaßte, ist aufgehoben und vom 1. Januar 1867 ab das Kalenderjahr an seine Stelle getreten. Zur Ausgleichung des Ueberganges umfaßt das Betriebsjahr 1866 die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis 31. Dezember 1866.

Das Nähere hierüber ist in dem Berichte der Pfälzischen Ludwigsbahn unter I. mitgetheilt.

II. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

III. **Bahngebiet.** Dasselbe hat im Jahre 1866 eine Erweiterung nicht erfahren. Ueber die Fortsetzung der Bahn von Dürkheim über Grünstadt nach Monsheim zum Anschlusse an die Hessische Ludwigsbahn schweben noch die Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Staatsregierungen, es lassen dieselben ein baldiges günstiges Resultat erwarten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I. dieses Berichts mitgetheilt, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden. Das Betriebsjahr 1866 umfaßt den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

Aus den in dem Berichte der Pfälzischen Ludwigsbahn (ad V.) angeführten Gründen sind die auf die Periode vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1865 sich beziehenden Notizen der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1866 bezüglichen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

86. Gegen das concessionirte Anlage-Kapital sind . . . . . 143 461 Thlr.
mehr verwendet. Durch Einnahmen während der Bauzeit wurden gedeckt . . . . . 59 789 „
so daß die Baurechnung ult. 1866 mit einem Vorschusse von . . . . . 83 672 Thlrn.
abschloß.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den Militair-Personen zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

252. Hierin sind 2931 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt u. s. w., sowie 136 Thlr. Schadenersatz und Restitutionen aller Art enthalten.

272. Zur Verzinsung des Actien-Kapitals waren erforderlich . . . . . 36 782 Thlr.
Die Ueberschüsse und der Bestand des Vorjahres betrugen . . . . . 5196 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . 31 586 Thlrn.
zu leisten hatte.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn im Betriebsjahre 1864/65 nur 148 Tage im Betriebe war.

49. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke)	20,40	Meilen
mit der Zweigbahn von Koblenz nach Lahnstein	0,98	„
2) Köln-Düren-Aachen-Herbesthal 11,34 Meilen und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.)	11,36	„
mit der Zweigbahn Herbesthal-Eupen	0,30	„
3) Düren-Eustirchen-Mechernich	5,91	„
4) Köln-Crefeld-Cleve 15,65 M. u. von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten (1,42 M.)	17,07	„
5) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg	1,63	„
6) die am 1. September 1866 dem Betriebe übergebene Strecke Osterrath-Essen	5,32	„
zusammen	63,42	Meilen.
Hievon gehen ab: die in den Linien ad 1, 2 u. 4 berechnete Kölner Stadtbahn von $2 \times 0{,}15 =$ 0,30 M. und die in den Linien ad 2 und 4 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln von $1 \times 0{,}07 =$	0,07	„
zusammen	0,37	„
Es verbleiben	63,46	Meilen,
welchen noch hinzutreten die Strecken		
von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe	0,42	„
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn	0,14	„
Ueberhaupt	64,02	Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den Betrieb auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:

1) von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Strecke Eigenthum der Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung ist,	0,05	„
2) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist;	0,68	„
3) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymwegen welche Eigenthum der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist.	1,84	„
Im Betriebe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft befinden sich also	66,57	Meilen,
für welche sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Osterrath-Essen ein mittlerer Jahresdurchschnitt von	63,02	„

berechnet.

Von den der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Linien befanden sich ult. 1866 im Bau

Mechernich-Call	1,12	Meilen und
Kempen-Venlo	2,94	„

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, darunter 1 besoldetes mit einem Gehalte von 2000 Thlrn.

88a u. c. Hiervon waren bis ult. 1866 begeben: 25 426 500 Thlr. Stamm-Actien und 19 479 200 Thlr. Prioritäts-Obligationen.

89. Es sind vom Staate garantirt: 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc., 2 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der festen Rheinbrücke bei Köln ꝛc. mit 4½ Proc., welches Kapital aber für den Bau nicht absorbirt worden ist, und 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der Bahn von Ehrenbreitstein nach Horchheim mit 4 Proc.

121g. Dies sind die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, welche nach Stunden notirt und nach bestimmten Sätzen auf Meilen reducirt werden.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt, wobei 2 Reiserwellen = 1 Cbfß. Scheitholz gerechnet worden ist.

137a u. b. Die Kosten der Material- und Arbeitszüge werden aus dem Baufonds bestritten; es sind deshalb hier nur die Kosten der bei den gewöhnlichen Zügen (460 512 Meilen) verbrauchten Brennmaterialien in Ansatz gebracht und hiernach die Kosten pro Nutzmeile berechnet worden.

177c. Die hier aufgeführten Fahrzeuge waren theils Geschütze, theils andere zu den Militairzügen gehörige Fahrzeuge.

214c. Für die vorstehend erwähnten Fahrzeuge ist die Einnahme nicht besonders notirt, vielmehr unter den Einnahmen für Militair-Transporte verrechnet.

227. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Signale enthalten.

232. Das Reinigen der Bahn vom Schnee wird aus dem Reservefonds bezahlt.

234. In dieser Summe sind 7257 Thlr. Kosten des Rhein-Trajekts bei Griethausen (auf der Strecke Cleve-Zevenaar) enthalten.

244. Ebenso hier die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

260. Desgleichen hier 14 009 Thlr. Kommunal-Einkommensteuer, 6302 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions-

lasse, 8396 Thlr. Unterhaltungskosten des Directions-Gebäudes und des Mobiliars in demselben und 3624 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Bankhäusern.

263. Wie bereits ad I dieses Berichts erwähnt, wird der Betrieb auf den fremden Bahnstrecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen geführt, ein Zins für dieselben aber nicht entrichtet.

Der Einnahme-Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist in Kol. 275a aufgeführt.

285. Im Betriebe waren ult. 1866 . . 66,52 Meilen überhaupt u. 63,09 M. im mittleren Jahresdurchschnitte,
ult. 1865 . . 61,23 „ „ „ 57,44 „ „ „ „ „
ult. 1866 also mehr 5,34 Meilen überhaupt u. 5,65 M. im mittleren Jahresdurchschnitte.

336b. Dies sind die seit dem Jahre 1863 vorgekommenen Schienenbrüche, die in den früheren Jahren stattgehabten sind nicht notirt.

346—365. Im Jahre 1866 hat eine Verschmelzung der verschiedenen Pensions- und Krankenkassen stattgefunden, welchen durch Beschluß der General-Versammlung ein Zuschuß von 25 000 Thlrn. aus den Mitteln der Gesellschaft überwiesen wurde.

Außerdem besteht noch eine Sterbekasse mit einem Bestande von 1052 Thlrn. ult. 1866.

50. Schleswigsche Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

1) von Rendsburg über Oster-Ohrstedt nach Flensburg	10,50	Meilen,
2) von Oster-Ohrstedt nach Tönning	4,40	„
3) von der Nordschleswigschen Weiche (bei Flensburg) nach Woyens	7,75	„
nebst der am 2. Mai 1866 eröffneten Zweigbahn von Woyens nach Hadersleben	1,56	„
und der am 2. November desselben Jahres eröffneten Fortsetzung von Woyens bis zur Jütischen Grenze	2,16	„
zusammen	26,37	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt dieser Linien beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecken Woyens-Hadersleben resp. Jütische Grenze . . . . . 24,05 Meilen.

II. **Anlage-Kapital.** Das gesammte concessionirte Anlage-Kapital der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft beträgt 10 000 000 Thlr., zur Hälfte aus Stamm-Actien und zur Hälfte aus Prioritäts-Obligationen bestehend.

Nach den Bestimmungen eines am 4. August 1865 mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages übernimmt diese Gesellschaft den Betrieb der Schleswigschen Bahnen nach erfolgtem Ausbau derselben und hergestellter Bahnverbindung mit den Dänischen Bahnen bis Aarhuus. Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verzinst die Schleswigschen Stamm-Actien mit 5 Proc. und die Prioritäts-Obligationen mit 4½ Proc. und amortisirt letztere nach einem vereinbarten Plane.

Von dem concessionirten Gesammt-Kapitale sind der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft unentgeldlich zur statutarischen Verwendung zu Gunsten der Schleswigschen Eisenbahn 1 000 000 Thlr. in Schleswigschen Stamm-Actien und 750 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen übergeben.

III. **Betriebsmittel.** Von den vorhandenen Locomotiven wurden 2 der Klosterkrug-Schleswiger Zweigbahn-Gesellschaft übergeben. Vermehrt wurden die Betriebsmittel um 3 Locomotiven, 6 Personenwagen, 2 Gepäckwagen, 6 Güterwagen und 2 Schneepflüge.

IV. **Industrielle Anlagen.** In der Maschinenwerkstätte zu Flensburg wurden im Jahre 1866 durchschnittlich täglich 60 Arbeiter beschäftigt, welchen zusammen 14 444 Thlr. Arbeitslohn gezahlt wurde. Der Werth der in dieser Werkstatt verarbeiteten Materialien berechnete sich pro 1866 auf 15 551 Thlr.

V. Eine **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse** besteht nicht, wohl aber eine Kranken- und Sterbe-Kasse, der beizutreten jeder Angestellte verpflichtet ist, und welche ihren Mitgliedern für sich und ihre Angehörigen in Krankheitsfällen ärztliche Hülfe und Medizin, in Todesfällen Hülfe zur Bestreitung der Beerdigungskosten und den Mitgliedern selbst in Krankheitsfällen eine wöchentliche Unterstützung gewährt. Die Zahl der Betheiligten betrug im Rechnungsjahre vom 1. April 1866 bis 31. März 1867 . . . 548, welche an Beiträgen und Eintrittsgeldern 2252 Thlr. zahlten. Der Bestand dieser Kasse schloß ult. März 1867 mit einem Bestande von 2945 Thlrn. ab.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Strecken fand an folgenden Tagen statt:
am 25. Oktober 1854 Rendsburg-Flensburg nebst Zweigbahn von Oster-Ohrstedt nach Tönning,
„ 15. April 1864 von der Nordschleswigschen Weiche (bei Flensburg) bis Rothenkrug provisorisch (und ohne Zwischenstationen),
„ 1. Oktober 1864 von Rothenkrug nach Woyens (ohne Zwischenstationen),
„ 2. Mai 1866 von der Nordschleswigschen Weiche bis Woyens mit der Zweigbahn Woyens-Hadersleben (mit Zwischenstationen),
„ 2. November 1866 von Woyens nach der Jütischen Grenze.
Die Zweigbahn Tingleff-Tondern (3,40 M.) wurde am 26. Juni 1867 dem Betriebe übergeben.

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahnlinien von der Firma Peto, Brassey und Betts in Entreprise ausgeführt sind und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

86. Die hier aufgeführte Summe ist die für die vollendeten Linien an die Bauunternehmer gezahlte Rate und deshalb nur annähernd richtig (siehe vorstehende Erläuterung).

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können ebenfalls nicht angegeben werden; die Bauunternehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln ꝛc. 850 Thlr. pro englische Meile verwendet.

126b. Das hier aufgeführte Quantum Holz ist zusammen mit den in Kol. 128a und 130c notirten Quantitäten Coaks und Kohlen verbraucht worden.

140. Dieser Procentsatz ist nur annähernd richtig, weil die Anzahl der von den beförderten Militair-Personen zurückgelegten Meilen nur theilweise notirt wird. (Siehe Erläuterung zu Kol. 162 u. 180c.)

141. Die eigenen Postwagen haben auf der eigenen Bahn 17 448 und auf fremden Bahnen 9326 Achsmeilen zurückgelegt. Außerdem haben fremde Postwagen 20 838 Achsmeilen zurückgelegt, welche in Kol. 153 mitaufgeführt sind.

Die von den Personenwagen mit Postcoupée's zurückgelegten 57 454 Meilen sind in Kol. 138a enthalten.

146. Die Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

162 u. 180c. Die zu ermäßigten Fahrpreisen und die mit Militair-Billets beförderten Personen sind unter den mit gewöhnlichen Billets beförderten mitenthalten. Dagegen sind die auf Requisition beförderten Militairs resp. die von denselben zurückgelegten Meilen nicht notirt worden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

169 u. 183b. Auf der Strecke von Flensburg nach der Jütländischen Grenze resp. nach Hadersleben sind 5113 Ctr. Postgüter befördert worden, welche 12 333 Centnermeilen zurückgelegt haben. Das Gewicht der auf den übrigen Strecken beförderten Postgüter wird nicht notirt.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nur auf die Güter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf den Schleswigschen Bahnen nicht statt.

208. Für die auf der Strecke von Flensburg bis zur Jütländischen Grenze resp. Hadersleben beförderten 5113 Ctr. Postgüter sind eingenommen . . . . . 617 Thlr.
Die Einnahme für die übrigen mit Post- resp. Personenwagen beförderten Postgüter beträgt 17 406 „
und die Vergütigung für die der Feldpost gestellten Güterwagen (42 Meilen) . . . . 49 „
zusammen 18 072 Thlr.,
wie hier angegeben.

219. Hierin sind 27 304 Thlr. Einnahmen für Militair-Personen- und Güterbeförderungen enthalten.

270—276. Der Ueberschuß wurde, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals verwendet. Den fehlenden Betrag mußte die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zuschießen. (Siehe ad II dieses Berichts.)

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Gesellschaft den Betrieb erst am 25. Oktober 1865 übernommen hat und die Betriebs-Rechnungen pro 1854—1865 in den Händen der früheren Pächter verblieben sind.

51. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat sich gegen das Vorjahr nicht verändert. Dasselbe umfaßt

1) die Hauptbahn Frankfurt a. M.-Castel(Mainz)-Wiesbaden . . . . . 5,57 Meilen,
mit der Abzweigung Castel-Biebrich . . . . . 0,27 „
2) die Zweigbahn Höchst-Soden . . . . . 0,88 „
zusammen 6,72 Meilen.

II. **Betrieb.** In Folge der am 16. Juli 1866 Abends eingetretenen militairischen Besetzung dieser Bahn mußte der Betrieb vom 17—21. Juli eingestellt werden. Von letzterem Tage ab wurde derselbe zwischen Frankfurt und Hattersheim wieder aufgenommen, welcher theilweise Betrieb am 15. August bis Hochheim ausgedehnt wurde. In der Zwischenzeit ist die Bahn für militairische Zwecke stark benutzt worden. Erst am 26. August Mittags konnte der Betrieb auf der ganzen Bahn wieder stattfinden.

Auf der Höchst-Sodener Zweigbahn wurde ähnlich wie im Vorjahre der Betrieb am 21. April eröffnet und Ende Oktober wieder eingestellt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnorts Diäten.

13. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:

von Frankfurt nach Soden auf . .	2,08 Meilen,	von Frankfurt nach der Einmündungsstelle der Nassauischen Bahn auf . .	5,01 Meilen,
„ Höchst „ Soden „ . .	0,9 „	von Frankfurt nach Biebrich . . .	5,10 „
„ Frankfurt „ Castel „ . .	4,5 „	„ „ „ Wiesbaden . .	5,60 „

86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 849 995 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweise aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommen worden.

88c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4½ Proc. verzinsliche Anleihe von 200 000 Fl. getilgt ist) folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von 285 714 Thlrn. (500 000 Fl. Rh.)
2) „ „ 4 „ „ „ 342 857 „ (600 000 Fl. Rh.)
zusammen 628 571 Thlr. (1 100 000 Fl. Rh.)

Hiervon waren bis ult. 1866 durch Rückzahlung getilgt:
a) von der Anleihe à 285 714 Thlr. . . . . 92 285 Thlr.
b) „ „ „ à 342 857 „ . . . . . 12 571 „

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685 714 Thlrn. (1 200 000 Fl. Rh.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1866 nur 342 857 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 77—86 mitenthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 86.) Hiervon sind aus den Reserve- und Erneuerungsfonds verausgabt worden:
a) in den früheren Jahren bis Ende 1865 . . . . . 397 155 Thlr.
b) im Betriebsjahre 1866 . . . . . 65 844 „
zusammen 462 999 Thlr.

117. Die vorhandenen Arbeitswagen sind alte Wagen ohne Inventarwerth.

119. Ebenso sind die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

123b. Hierin sind auch die gemischten Züge enthalten.

124. In den auf der Hauptbahn coursirenden Zügen waren durchschnittlich 31,2 Wagen-Achsen und in denjenigen der Zweigbahn Höchst-Soden 10,2 Achsen vorhanden.

162. Kinder unter 10 Jahren und Militairs in Uniform werden in allen Wagenklassen zum halben Fahrpreise befördert, es ist deshalb die Anzahl der zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen in den verschiedenen Wagenklassen (Kol. 158—160) enthalten. Militairs wurden im Jahre 1866 . . 46 720 befördert.

172. Hierin sind auch andere in dieselbe Kathegorie gehörende Güter enthalten.

201e. Dies sind Einnahmen für Extrazüge.

219. Hierin sind 3139 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 1000 Thlr., welche der Staat als Zuschuß zu den Betriebskosten der Höchst-Sodener Zweigbahn zu leisten hatte, enthalten.

230. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

238. Desgl. sind hierin 3239 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, der Geschirre u. s. w., sowie 13 271 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

280. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds". Derselbe schloß ult. 1866 mit einem Bestande von 37 399 Thlrn. ab und hat den Zweck: bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derselben auf den Staat nach und nach zu schaffen.

281—284. Für die Höchst-Sodener Zweigbahn ist ein besonderer Erneuerungsfonds vorhanden; es beziehen sich die hier aufgeführten Summen aber auf beide Fonds. Getrennt würden dieselben betragen:

		bei der Hauptbahn	bei der Zweigbahn	Zusammen
Kol. 281.	Bestand am Schlusse des Jahres 1865 . .	154 337 Thlr.	4790 Thlr.	159 127 Thlr.
„ 282.	Einlagen pro 1866 (Kol. 273b)	47 833 „	— „	52 369 „
	sonstige Einnahmen pro 1866	4345 „	191 „	
„ 283.	Ausgabe pro 1866			
	a) für Bahnanlagen	19 502 „	543 „	20 045 „
	b) für Betriebsmittel	42 371 „	3427 „	45 798 „
„ 284.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866 . .	144 642 „	1011 „	145 653 „

52a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:
1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen von . . . . . 25,16 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig . . . . . 4,15 „
b) Weißenfels-Gera . . . . . 7,93 „
zusammen 37,24 Meilen.

Die Zweigbahn Dieteudorf-Arnstadt von . . . . . 1,33 „
befand sich im Jahre 1866 im Bau. Die Bauarbeiten sind auch während des Krieges fortgesetzt worden, so daß diese Zweigbahn am 16. Mai 1867 dem Betriebe übergeben werden konnte.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1870 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werra-Bahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahn den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach den Steinsalzbergwerken bei Ilversgehofen.

III. **Betriebs-Störungen.** Vom 23. Juni 1866 ab war die Hauptbahn nur noch zwischen Erfurt und Halle im regelmäßigen Betriebe, während auf der Strecke Erfurt-Gerstungen, in Folge der Bewegung der Hannoverschen

Armee nach Eisenach hin, der öffentliche Verkehr eingestellt werden mußte. Am 24. Juni wurde die Bahn von Hannoverschen Truppen durch Aufnahme von Schienen auf der Strecke zwischen Fröttstedt und Eisenach unfahrbar gemacht. Die Wiederherstellung erfolgte zwar schon bis zum 26. Juni, wegen der kriegerischen Operationen in Thüringen konnte aber der regelmäßige Betrieb erst vom 7. Juli ab bis Gerstungen wieder aufgenommen werden. Vom 26. Juni bis 6. Juli wurde die Bahnstrecke zu bedeutenden Truppen-Transporten benutzt. Die wirkliche Unfahrbarkeit hat daher nur 2 Tage, die Unterbrechung des öffentlichen Verkehrs aber 14 Tage gedauert.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 wurden 8 neue Lokomotiven von v. Maffei in Hirschau bei München beschafft, dagegen 4 alte Maschinen ausrangirt.

Die Zahl der Personenwagen ist um 8, die Zahl der Sitzplätze um 384 erhöht worden.

Ferner wurden 200 vierrädrige offene und 50 vierrädrige bedeckte Güterwagen, sowie 4 sechsrädrige Langholzwagen neu beschafft, dagegen sind 25 ältere Güterwagen zu Kieswagen umgeändert, 1 Güterwagen ist ausrangirt und verkauft worden. Die Zahl der Gepäck- und Güterwagen hat daher um 228 Stück und die Ladungsfähigkeit um 48380 Z.-Ctr. zugenommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsrathes und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals aufgeführt.

90. Außer den aus der Betriebskasse zur Vervollständigung der Bahnanlagen verwendeten Summen sind noch 339259 Thlr. zur Vermehrung der Transportmittel aus dem Reservefonds verausgabt worden.

96 u. 100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 6 Personenwagen, sowie 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen und an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

121 u. 122. Die Lokomotiven der Thüringischen Bahn haben auf fremden Bahnen 798 Meilen, fremde Lokomotiven dagegen auf der Thüringischen Bahn 199 Meilen zurückgelegt. Diese Leistungen sind in den angegebenen Summen von 259035 und resp. 239765 Meilen nicht aufgenommen worden.

123. Die Zahl der abgelassenen Züge erscheint im Jahre 1866 bedeutend größer als im Vorjahre, weil früher die correspondirenden Züge der Zweigbahnen mit denen der Stammbahn zusammengefaßt gerechnet wurden, wogegen jetzt die Züge der Zweigbahnen selbstständig durchgeführt und deshalb auch besonders gezählt werden.

140 u. 146. Von den Militair-Personen ist eine große Anzahl, welche sich jedoch nicht ermitteln ließ, in Güterwagen befördert worden. Die Ausnutzung der Personenwagen ist daher in Wirklichkeit geringer, die der Güterwagen aber etwas größer gewesen, als hier angegeben.

169. Die Postverwaltung zahlt für die Beförderung nicht postzwangspflichtiger Güter eine Aversionalsumme. Das Transportquantum ist daher wie in den Vorjahren angenommen worden.

224. Von dieser Summe sind 137440 Thlr. als Beitrag für Erneuerungen dem Erneuerungsfonds überwiesen.

238. Diese Summe enthält auch die Kosten für Heizung der Vorwärmer von 4935 Thlrn.

244. Ebenso sind hierin 68673 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

246. Diese Ausgaben enthalten auch die dem Erneuerungsfonds überwiesenen Beträge, und zwar 59714 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven, 14947 Thlr. für die der Personenwagen und 57078 Thlr. für die der Lastwagen.

270a. Hierin sind auch die Kosten für Einlösung der Zinscoupons, sowie für die Convertirung der Anleihen enthalten.

271. Die hier eingetragene Steuersumme bezieht sich auf das Betriebsjahr 1865, da sie erst nach Abschluß der Rechnung desselben im Jahre 1866 bezahlt wurde.

345. Ueber die Betriebsstörungen ist das Nähere ad III. dieses Berichtes mitgetheilt.

52b. Werra-Eisenbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft hat ihr Domizil in Meiningen und wird durch einen aus 12 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vertreten.

Den Betrieb der Bahn hat jedoch die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Folge eines zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1870 laufenden Vertrages zu leiten.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Es umfaßt die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen bis Coburg . . . . . 17,38 Meilen,
und die Zweigbahn von Coburg nach Sonneberg . . . . . 2,64 „
zusammen 19,32 Meilen.

Außerdem hat die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,72 „
pachtweise übernommen, mithin im Betriebe . . . . . 22,04 Meilen.

III. **Betrieb.** Die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 haben die Werrabahn außerordentlich hart betroffen. Am 20. Juni wurde in Folge militairischer Maßregeln der Betrieb auf der ganzen Hauptbahn von Eisenach bis Lichtenfels eingestellt und für die Strecke Eisenach-Coburg erst am 18. Juli, auf der Strecke Coburg-Lichtenfels aber erst am 7. August wieder eröffnet. Auch die Betriebsmittel waren mit Beschlag belegt und abgeführt.

Die Zweigbahn Coburg-Sonneberg wurde von den kriegerischen Ereignissen weniger berührt und war nur in

den Tagen vom 6. bis 11. Juli außer Betrieb. Allein es war auch hier, so lange die Hauptbahn außer Thätigkeit stand, kein Verkehr vorhanden; es mußten 2 Züge eingestellt werden, die dann erst am 18. Juli wieder eingelegt wurden.

Gleichzeitig mit der Betriebs-Einstellung ist auch die Bahn an verschiedenen Stellen aufgebrochen und unfahrbar gemacht. Ebenso ist die Telegraphen-Anlage unbrauchbar gemacht worden und verschiedene Apparate gänzlich zerstört.

Während der obenerwähnten Betriebseinstellung wurde die Bahn zwar zum Zwecke verschiedener Militair-Transporte hergestellt, nach Ausführung derselben aber auch wieder zerstört.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 25 bedeckte Güterwagen vermehrt. Die Kosten derselben sind aus dem Reservefonds bestritten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

89. Diese Zins-Garantie ist auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt.

166b. Im Lokalverkehr wird Freigepäck nicht gewährt, das hier angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den Verkehr mit fremden Bahnen.

244. In dieser Summe sind auch die Kosten für die Güter-An- und Abfuhr enthalten.

248. Ebenso enthält diese Summe die Kosten für Beleuchtung der Betriebslokale.

270—276. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen mit 4 Proc. garantirten Anlage-Kapitals von 8 000 000 Thlrn. nicht aus, vielmehr mußten dieselben noch 140 562 Thlr. (gegen 113 900 Thlr. im Vorjahre) zuschießen, so daß in den Kol. 270—276 der Tabellen 201 174 + 1536 + 140 562 = 343 272 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.

345. Wie bereits ad III. dieses Berichts angeführt, war der Betrieb unterbrochen

auf der Strecke	Eisenach-Coburg	29 Tage,
„ „ „	Coburg-Sonneberg	6 „
„ „ „	Coburg-Lichtenfels	49 „

53. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** dieser Eisenbahn leitet der aus 11 wirklichen und 4 stellvertretenden Mitgliedern bestehende Verwaltungsrath, dessen Domizil Tilsit ist, woselbst sich auch die Oberbeamten, das Central-Büreau, die Kontrole, die Hauptkasse und die Materialien-Verwaltung befinden.

Die Leitung des Betriebes und der Bauten ist dem Betriebs-Direktor übertragen, während der Spezial-Direktor die Leitung des Central-Büreaus, der Kontrole und die Geschäfte eines Ober-Güter-Verwalters und Kassen-Revisors versieht.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte die im Vorjahre dem Betriebe übergebene Linie von Tilsit nach Insterburg

von	7,16 Meilen.
Die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von	0,075 „

befand sich im Jahre 1866 noch im Bau und konnte erst im Frühjahre 1867 dem Betriebe übergeben werden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder.

76. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bauobjekte daher nicht bekannt sind.

86. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.

178a. Hierunter befinden sich 857 Militair-Pferde.

215a. Dies sind die Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Militair-Pferde, diejenige für die übrigen Pferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

219. In dieser Summe sind 20 066 Thlr. Miethe für verliehene Lokomotiven und Wagen enthalten.

226. Ebenso in dieser Summe 332 Thlr. für Unterhaltung der Perrons, Rampen, Pflasterungen ꝛc.

230. Es wurden nur für 3 Weichenwärter-Buden nach Bedürfniß Kohlen zum Heizen verabreicht. Die Bahnwärter erhielten theilweise eine extraordinäre Unterstützung für Beschaffung von Heizmaterial.

Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stations-Gebäude, Perrons, Vorplätze ꝛc., der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen und Wege-Uebergänge.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn im Jahre 1865 nur 6½ Monate im Betriebe war.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

54. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1866 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Hauptbahn von Aussig nach Teplitz von . . . . . 2,42 Meilen,
und 14 von derselben sich abzweigende Kohlenbahnen von zusammen . . . . . 1,10 „
auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet.

Zusammen 3,52 Meilen.

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Teplitz nach Dux von . . . . . 1,34 „
wurde am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben, wogegen sich die Strecke Dux-Komotau noch im Bau befand.

III. Der **Betrieb** ist in Folge der Kriegs-Ereignisse des Jahres 1866 auf 8 Wochen gänzlich eingestellt gewesen und konnte nach dessen Wiedereröffnung während 14 Tagen nur in beschränkter Weise stattfinden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. An diesem Tage wurde die Hauptbahn eröffnet. Die Zweigbahnen wurden später, die letzten derselben in den Jahren 1863, 1864 u. 1865 dem Betriebe übergeben.

97b, 99a, 101b, 114b, 150b, 151b u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 2,42 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

156. Von der hier aufgeführten Wagenmiethe kommen 1780 Thlr. in früheren Jahren zu viel gezahlte in Abzug, so daß pro 1866 in Wirklichkeit nur 3154 Thlr. gezahlt sind.

171a u. 174. Hierin sind 2302 Ctr. lebende Thiere enthalten. (Siehe Kol. 179a).

246d. In dieser Summe sind 200 Thlr. Feuerversicherungs-Prämien der Betriebsmittel enthalten.

248. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Betriebslokale und Signale.

271. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.

55. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat im Jahre 1866 eine Veränderung nicht erlitten. Es umfaßte wie in den Vorjahren
a) die Hauptbahn von Prag über Pilsen bis an die Bayerische Landesgrenze südlich Taus . 24,45 Meilen,
b) die Zweigbahn von Chrast nach Radnitz . . . . . 1,32 „
zusammen 25,77 Meilen.

Hierzu kommt noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gegen 4½ Proc. des Baukapitals gepachtete Strecke von der Landesgrenze bis Furth am Walde . . . . . 0,89 „
mithin im Betriebe 26,66 Meilen.

II. Der **Betrieb** ist in Folge der Kriegs-Ereignisse des Jahres 1866 während 39 Tagen eingestellt gewesen. In der Zeit vom 4. bis 14. September war derselbe auf einen Personenzug täglich beschränkt.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** besteht noch eine Krankenkasse, über welche S. 174 der Statistik pro 1865 das Nähere mitgetheilt ist. Diese schloß ult. 1866 mit einem Bestande von 5728 Thlrn. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—86. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlrn. ausgeführt ist.

102b. Hierin sind 2 Postwagen enthalten.

163. Außerdem wurden noch 8 Militair-Extrazüge befördert.

165. Hierin sind 30324 Ctr. Militair-Effekten enthalten.

170a u. c u. 174. Die hier aufgeführten Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere, wovon 1467 Ctr. Equipagen und 51 422 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert und 128 Ctr. Equipagen und 1 Ctr. Thiere im direkten Verkehre angekommen sind. (Siehe Kol. 177—179).

177a u. c u. 178a. Von den hier aufgeführten Fahrzeugen und Pferden wurden befördert:
mit Personenzügen . 7 Equipagen und . . . 66 Pferde,
„ Güterzügen . . 42 „ „ . . . 208 „
„ Militairzügen 1691 Wagen u. Geschütze und 10613 „

201e. Hierin sind 2239 Thlr. für 8 Militair-Extrazüge enthalten.

204. Ebenso in dieser Summe die Einnahme für die mit Personenzügen beförderten 7 Equipagen und 66 Pferde, welche nicht besonders notirt ist.

215a. Für die im Güterverkehre beförderten Pferde sind 653 Thlr. und für die Militair-Pferde 26222 Thlr. eingenommen.

231. Hiervon sind 3000 Thlr. Feuerversicherungs-Prämie, 5936 Thlr. Grund- und Gebäudesteuer und 2796 Thlr. Erwerbsteuer nebst Zuschlägen.

270 u. 272. Zur Verzinsung und Amortisation des vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Anlage-Kapitals waren erforderlich: 5 Proc. Zinsen von 16 000 000 Thlr. . . . . 800 000 Thlr.
0,2 „ zur Amortisation . . . . . 32 000 „
zusammen 832 000 Thlr.
Aus dem Ueberschusse wurden gedeckt . . . . . 551 810 „
weshalb der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie . . . . . 280 190 „
gegen 110 562 Thlr. im Vorjahre zuschießen mußte.

292 u. 295. Wird die „Bahnbetriebs-Einkommensteuer", welche im Jahre 1865 . . . 12 233 Thlr. betrug, den Ausgaben und nicht dem Ueberschusse hinzugerechnet, dann haben die Ausgaben im Jahre 1866 76 379 Thlr. = 16,81 Proc. und pro Meile Bahnlänge 2865 Thlr. mehr, der Ueberschuß des Jahres 1866 dagegen 169 628 Thlr. = 23,41 Proc. und 6363 Thlr. pro Meile Bahnlänge weniger betragen als im Jahre 1865.

56. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Betrieb.** In Folge der im Jahre 1866 eingetretenen Kriegs-Ereignisse wurde der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Verwaltung von der K. K. Oesterreichischen Militairbehörde aufgegeben: ihre sämmtlichen Betriebsmittel nach südlicher Richtung (Ungarn) forttransportiren zu lassen, worauf der Betrieb während der Periode vom 11. Juli bis 7. August gänzlich eingestellt gewesen ist. Vom 8. bis 28. August wurde ein beschränkter Kohlen-Verkehr mit fremden Betriebsmitteln ausgeführt. Die eigenen Betriebsmittel gelangten am 28. August zurück und vom 1. September ab konnte wieder ein regelmäßiger Betrieb eingeführt werden.

II. **Neue Bahnlinien.** In der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Brünn-Rossitzer Eisenbahn vom 11. November 1867 wurde die Fortsetzung der Bahn von Tetschitz über Znaim nach Maißau beschlossen und bei der Staatsregierung einige Begünstigungen und Zugeständnisse nachgesucht. Letztere wurden in unzureichendem Maße bewilligt, die Verwaltung von der Staatsregierung aber eingeladen, an Verhandlungen mit der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Theil zu nehmen, welche die Fortsetzung der Brünn-Rossitzer Bahn in der oben angegebenen Richtung zum Gegenstande haben sollten.

Diese Verhandlungen wurden gepflogen und fanden in einem am 1. Dezember 1866 zwischen der Staats-Regierung, der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Verwaltung und der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarten Uebereinkommen ihren Abschluß dahin:

Der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wird die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Wien über Laa zum Anschlusse an die Brünn-Rossitzer Eisenbahn mit einem Flügel nach Znaim und event. zum Anschlusse an die Kaiser Franz-Josefs-Bahn ertheilt, wogegen die Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft auf die ihr ertheilte Concession der Linie Tetschitz-Znaim-Maißau verzichtet, ihr dagegen aber die in der Concessions-Urkunde für die eben bezeichnete Linie zugestandenen Begünstigungen auch für die Folge zugestanden werden. Diese Begünstigungen bestehen in der Verlängerung der Concession bis ult. Dezember 1965, Feststellung der Tarifsätze und Gewährleistung eines Reinertrages von 175 000 Fl. in Silber, nachdem auf die Vervollständigung der Bahn-Anlagen nach 300 000 Fl. als verwendet nachgewiesen sind.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil das Anlage-Kapital der 0,65 Meilen langen Zweigbahn Seegen-Gottes-Simsonschacht nur summarisch bekannt ist.

121b u. 122. Diese 203 Meilen sind von fremden Lokomotiven auf der Brünn-Rossitzer Eisenbahn zurückgelegt worden. Den sämmtlichen Durchschnitts-Berechnungen liegen daher 4711 + 203 = 4914 Nutzmeilen zu Grunde.

125. Zur Feuerung der Lokomotiven auf den Gebirgsstrecken (auf der Zweigbahn ist eine Steigung von 1 : 38 in einer Länge von 1200 Klaftern vorhanden) wurde außer Kohlen auch Holz verwendet, um eine schnellere Dampferzeugung zu erzielen. Dies verbrauchte Quantum Holz ist hierin mitenthalten, woraus folgt, daß der Verbrauch pro Nutzmeile weit höher ist, als bei den übrigen Vereinsbahnen.

138b, 142b, 144b, 148, 150—153. Die von den Wagen während ihrer Abwesenheit (siehe ad I dieses Berichts) zurückgelegten Achsmeilen können nicht angegeben werden, weil hierüber Nachrichten nicht vorhanden sind.

165. Außerdem wurden noch 50 Ctr. Militair-Effekten befördert.

171a—c u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind
a) im Binnenverkehre befördert . . . 1234 Ctr.,
b) im direkten Verkehre aufgegeben . . 1593 „
c) „ „ „ angekommen . 679 „
zusammen . 3506 Ctr., welche in Kol. 179a mitenthalten sind.

177c. Hierunter befinden sich 166 Militair-Fahrzeuge.

178. Dies sind Militair-Pferde.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

215. Dies ist die Einnahme für die Militair-Fahrzeuge und Pferde.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung und Beleuchtung der Wartesäle und die Kosten der Beleuchtung der Stationsplätze.

246d. Dies sind die Erhaltungskosten der Reserve-Achsen und Räder.

270a. Hierin sind auch 4009 Thlr. Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

293 u. 295. Bei der Vergleichung der Ausgaben und des Ueberschusses mit denen des Vorjahres sind die in Kol. 250 der Ausgaben des Jahres 1865 enthaltenen 10 083 Thlr. Steuern bei den Ausgaben ab- und bei dem Ueberschusse angesetzt worden, so daß erstere 89 078 Thlr. und letzterer 107 708 Thlr. betragen haben würde.

296. Auf die Prioritäts-Actien wurden gezahlt: im Jahre 1866 4 und im Vorjahre 6 Procent Zinsen.

346—365. Außer der Pensionskasse ist noch ein Kranken-Unterstützungsfonds für die Bediensteten und Arbeiter vorhanden, welcher ult. 1866 mit einem Bestande von 874 Thlrn. abschloß.

57. Buschtěhrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) **Die Lokomotivbahnen:**

a) Kralup-Kladno nebst der 0,3 Meilen langen Kohlenzweigbahn von dem Franz-Schacht zum Pruhon-Schacht von 3,73 Meilen.

Dieselbe ist mit den übrigen Linien der Buschtěhrader Eisenbahn durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecke verbunden. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 Meilen und die der gemeinschaftlich benutzten Strecke der Kladno-Rutschitzer Bahn . . . . . 0,41 „

zusammen 4,14 Meilen;

b) die im Oktober 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaute Pferdebahnstrecke Prag-Weihybla von 3,26 „

2) die **Pferdebahn** Weihybla-Kana resp. Pine von . . . 4,20 „

Ueberhaupt 11,40 Meilen.

II. Die **Betriebsrechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Weihybla-Kanaer Bahn werden nach wie vor besonders geführt, weil die beiden Linien auf verschiedenen Concessions-Urkunden basiren. Die transportirten Güter über die Kladno-Weihyblaer Verbindungsbahn sind ebenso wie in den Vorjahren nur einmal in die Betriebs-Ergebnisse der Strecke Prag-Kana aufgenommen.

III. Der **Betrieb** ist in Folge der kriegerischen Ereignisse vom 1. Juli bis 13. August 1866 eingestellt gewesen. Vom 13. bis 30. August konnte derselbe nur in beschränktem Umfange ausgeführt werden.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 1 Personenwagen (IV. Klasse) und 14 Kohlenwagen vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungsfonds mit einem Bestande von 5154 Thlrn. und ein Arbeiter-Krankenfonds mit einem Bestande von 949 Thlrn. ult. 1866.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Lokomotivbahn Kralup-Kladno.**

11b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Erzbahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtěhrader Bahn benutzt.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

58. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg . . . . . 45,43 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka . . . . . 0,71 „

b) Podlesze-Niepolomice . . . . . 0,65 „

zusammen 46,81 Meilen.

Die im Betriebe befindliche Strecke Krakau-Debica mit den beiden Zweigbahnen Bierzanow-Wieliczka und Podlesze-Niepolomice, sowie die im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow sind vom Staate für die Summe von 9761 445 Thlrn. (in Kol. 86 mitenthalten) übernommen worden. Auf diese Summe waren bis ult. 1866 bezahlt 4 222 065 Thlr., am 2. Januar 1867 wurden 923 230 Thlr. bezahlt und es blieben noch 4 616 150 Thlr. zu zahlen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Hierin sind 740 000 Thlr. Coursverlust bei Begebung der 10 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen enthalten.

125. Das zum Anheizen verwendete Brennmaterial wird nicht besonders notirt. Es ist hier der Gesammt-Verbrauch an Holz aufgeführt worden.

135. Außerdem sind brutto 0,021 Cbfß. und netto 0,016 Cbfß. Holz verbraucht worden. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

165. Dies ist das Reisegepäck der Civil-Personen. Militair-Effekten wurden 4520 Ctr. befördert.

171 u. 174. In diesen Summen ist auch das Gewicht der mit den Güterzügen beförderten Thiere enthalten.

Davon sind	a) im Binnenverkehre befördert	109 701 Z.-Ctr.
	b) im direkten Verkehre aufgegeben	594 867 „
	c) „ „ „ angekommen	46 068 „
	zusammen	750 636 Z.-Ctr.,

wie in Kol. 179a und b angegeben.

177 u. 178a. Von den hier aufgeführten Fahrzeugen und Pferden sind befördert worden:
mit Personenzügen: 6 Equipagen und 43 Pferde,
mit Güterzügen: 138 Equipagen, 723 andere Fahrzeuge und 3131 Pferde,
mit Militairzügen: 567 Wagen und Kanonen und 4123 Pferde.

193. Excl. der Militairs würden pro Person und Meile 4,79 Sgr. eingenommen sein.

204. Hiervon kommen 21 711 Thlr auf Einnahmen für das beförderte Reisegepäck der Civilpersonen, 6 Equipagen und 43 Pferde und 32 261 Thlr. für die beförderten 4520 Ctr. Militair Effekten, 567 Wagen ꝛc. und 4123 Pferde.

230. Dies sind die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsplätze und Wärterhäuser.

234. Hierin sind 9931 Thlr. Vergütigung an die Kaiser Ferdinands Nordbahn für den technischen Stationsdienst in Krakau und 23795 Thlr. für Assekuranz Prämien und Vergütigung für Erhaltung der Stations-Gebäude in Krakau enthalten.

239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 237 mitenthalten.

270b. Es wurden amortisirt: 238 Prioritäts-Obligationen à 200 Thlr. und 76 Stamm-Actien à 140 Thlr., für welche der hier aufgeführte Betrag (einschließlich des Agio's) gezahlt wurde.

278. Der Coursmehrwerth der Effekten des Reservefonds ult. 1866 betrug gegen denjenigen des Vorjahres 16 161 Thlr., welche nach dem Oesterreichischen Handelsgesetze dem betreffenden Fonds zuzuschreiben und deshalb hierin mitenthalten sind.

59. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthume der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

88a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 638 $^{1}/_{10}$ Stück zum Werthe von 1 551 776 Thlrn. ausgegeben, 2849 $^{9}/_{10}$ Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

88c. Ende 1866 waren von diesen Prioritäts-Obligationen 8500 Thlr. amortisirt.

121c. Dies sind die als vorgelegte Reservemaschinen und beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, welche daher in die Nutzmeilen-Anzahl (Kol. 122) nicht aufgenommen sind.

144b. Die von den Wagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Meilen sind nur annähernd richtig, weil eine genaue Notirung derselben während der Kriegsperiode nicht erfolgen konnte.

164b u. c u. 173b u. c. Zwischen der Graz-Köflacher und der Südbahn findet weder für Personen noch für Güter ein direkter Verkehr statt. Zur Erleichterung der übergebenden Frachten stehen nur die Bahnämter der Grenzstation Graz mit einander in Verbindung.

170a u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten. (Siehe Kol. 178 u. 179.)

244. In dieser Summe sind auch die Löhnungen der Wagenschieber, Thor-, Nacht- und Wechselwärter enthalten.

272. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläuterung zu Kol. 88a) Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

60. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Linie von Wien nach Krakau und hat mit den Zweigbahnen eine Ausdehnung von . . . . . 80,77 Meilen,
wovon die Strecke von Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg von . . . . . 0,43 „
an die Preuß. Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im eigenen Betriebe verbleiben . 80,34 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Die im Jahre 1866 ausgeführten Vervollständigungs-Bauten beschränkten sich auf die Herstellung kleinerer Objekte, Erweiterung einiger Stationsplätze, Auswechselung von Schienen mit stärkerem Profile in mehreren Stationen und auf die Vollendung des im Vorjahre begonnenen Baues der Heizhäuser in Mähr. Ostrau und des Petroleum-Magazins in Wien.

III. **Betriebsmittel.** Die Zahl der im Vorjahre mit 216 nachgewiesenen Lokomotiven wurde um 6 Stück vermehrt. 6 Lastzugs- und 3 Personenzugs-Maschinen wurden reconstruirt und mit Kesseln aus Bessemer Blech versehen. Sodann wurden 50 vierrädrige bedeckte Lastwagen V. Klasse mit 200 Ctrn. Tragfähigkeit in der eigenen Werkstätte gebaut, 35 vierrädrige Bremswagen V. Klasse mit 110 Ctr. Tragfähigkeit in Packmeisterwagen umgebaut, für Militair-Transporte 584 Wagen V. Klasse und Pferde-Transporte 370 Wagen IV. u. V. Klasse neu eingerichtet und zum Transporte Schwerverwundeter 8 Wagen V. Klasse mit zweckentsprechender Einrichtung versehen.

Dagegen wurden wegen erlittener Beschädigungen und aus Sicherheits-Rücksichten für den Betrieb 176 Stück div. Güterwagen aus dem Verkehre gezogen.

VI. Der **Betrieb** ist in Folge der Kriegs-Ereignisse mehrfach unterbrochen gewesen. Für einzelne Strecken betragen die Unterbrechungen bis zu 55 Tagen; die ganze Bahn war vollständig 15 Tage ohne Verkehr. Sämmtliche Verkehrs-Unterbrechungen der einzelnen Strecken, auf die ganze Bahnlänge reducirt, geben eine mittlere Dauer der Unterbrechung von 35,3 Tagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

88c. Von den Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1866 . . 2306780 Thlr. amortisirt, so daß noch 12928220 Thlr. zu verzinsen sind.

100a. Hierin sind 10 eigene Postwagen enthalten; die außerdem in Verwendung stehenden 8rädrigen Postwagen sind Eigenthum des Staats.

102a u. b. Von den hier aufgeführten wurden ca. 100 offene und ca. 40 bedeckte Wagen älterer Gattung als Arbeitswagen verwendet.

141. Dies sind die von den ärarischen Postwagen zurückgelegten Achsmeilen, welche bei Kol. 148 außer Ansatz geblieben sind.

142a. Dagegen sind die von den eigenen Postwagen zurückgelegten Achsmeilen hierin mitenthalten.

165. Hierin sind 44117 Ctr. Militair-Effekten enthalten.

171 u. 174. Das in diesen Summen enthaltene Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere beträgt 2408767 Ctr. Davon sind

568953 Ctr. im Binnenverkehre befördert,
231336 „ „ direkten Verkehre abgesandt,
1426358 „ „ „ „ angekommen und
182120 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

Außerdem ist in diesen Summen das Gewicht der mit den Güterzügen zu Kriegszwecken beförderten

1509 Wagen und Geschütze mit . . . . . 51944 Ctrn.,
1753 Pferde mit . . . . . 22153 „
6249 Ochsen mit . . . . . 43900 „ enthalten.

177c u. 178. Von den hier aufgeführten Fahrzeugen und Thieren sind befördert:
mit Güterzügen: 1509 Wagen und Geschütze, 1753 Militair- und 13366 andere Pferde, 6249 Ochsen für das Militair und 1074587 Stück Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere für Private;
mit besonderen Militair-Zügen: 9324 Wagen und Geschütze (Gewicht 186480 Ctr.), 69593 Pferde (Gewicht 417558 Ctr.) und 2559 Ochsen (Gewicht 15354 Ctr.).

179a. Dies ist das Gewicht der für Private beförderten 13336 Pferde und 1074587 Stück Rindvieh ꝛc., dasjenige der beförderten Militair-Pferde ꝛc. ist in den vorstehenden Erläuterungen zu Kol. 171 ꝛc. u. 177 ꝛc. ersichtlich gemacht.

192e. Einschließlich des Gepäcks ꝛc.

201e. Hierin sind auch die Einnahmen für die mit besonderen Militairzügen beförderten 9324 Wagen und Geschütze, 69593 Pferde und 2559 Ochsen enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 177c.)

214a u. 215. Dagegen ist in diesen Summen die Einnahme für die mit Güterzügen beförderten Wagen, Geschütze und Pferde ꝛc. enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol 171 ꝛc. u. 177 ꝛc.)

229. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind bereits in den übrigen Ausgaben enthalten, sie betragen: für die Bahnerhaltung 19837 Thlr., für den Stationsdienst 17165 Thlr., für die Zugförderung 6768 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1405 Thlr., zusammen 45175 Thlr.

268. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 7653913 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Gruben-
reviere von . . . . . 109044 „
so daß in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen sind . . . . . 7762957 Thlr.

345. Dies ist die durchschnittliche Dauer der Unterbrechung. (Siehe auch IV dieses Berichts.)

61. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) Die Lokomotivbahnen, und zwar

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg	42,31	Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze	0,75	„
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, es verbleiben mithin im eigenen Betriebe	41,56	Meilen,
b) die Verbindungsbahn Penzig-Hetzendorf	0,74	„
c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau. 10,52 Meilen		
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau. 0,21 „	10,73	„
zusammen	53,11	Meilen,
d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden	3,42	„
Auf vorstehende	56,53	Meilen

beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) Die Pferdebahn Linz-Budweis	17,37	„
Gesammtlänge aller Bahnlinien	74,30	Meilen.

II. Die **Lambach-Gmundener Zweigbahn**, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich: 14 Tender-Lokomotiven, 27 vierrädrige Personenwagen mit 479 Sitzplätzen, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 550 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 316 offene, 40 bedeckte vierrädrige, 1 sechs- und 8 achträdrige offene, zusammen 365 Lastwagen mit 19580 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 36 vierrädrige Arbeitswagen mit 1440 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 2 Schneepflüge und 2 Draisinen.

III. Die außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1866 mit einem Bestande von 22180 Thlrn. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. a. **Lokomotivbahn.**

76. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

77. Hiervon kommen 190626 Thlr. auf Vorarbeiten und 660433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

88c. Bis ult. 1866 waren 2555767 Thlr. Prioritäts-Obligationen amortisirt.

89. Die Zins-Garantie des Staats erstreckt sich auf das ganze concessionirte Anlage-Kapital (siehe Erläuterung zu Kol. 76).

91d u. e, 96d, 98e, 100d, 102g, 104d, 105, 106 u. 109e. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad II. dieses Berichts).

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 2⅞ Zoll.

113 u. 116. Dies sind die Anschaffungskosten der Lokomotiven und Wagen (einschließlich der Reservestücke) für die Hauptbahn, diejenigen der Lambach-Gmundener Zweigbahn können nicht angegeben werden, weil die hierzu erforderlichen Notizen nicht vorhanden sind. Den Durchschnittsberechnungen pro Meile liegen deshalb 53,11 Meilen zu Grunde.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum Steinkohlen seinem Brennwerthe nach auf Braunkohlen reducirt; es repräsentiren daher die hier aufgeführten 16,104 Z.-Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Braunkohlen.

162, 165, 177c u. 178a. Die Militair-Transporte umfaßten: 374434 Personen, 44057 Ctr. Gepäck, 5604 Fuhrwerke und Geschütze und 25188 Pferde, welche in den hier aufgeführten Summen mitenthalten sind.

201e, 204, 214c u. 215a. Hierin sind die Einnahmen für die in der vorstehenden Erläuterung aufgeführten Militair-Transporte enthalten, und zwar: für Personen 392097 Thlr., für Reisegepäck 7093 Thlr., für Fahrzeuge 44812 Thlr. u. für Pferde 46339 Thlr.

227. Von dieser Summe kommen

auf Besoldungen der Telegraphisten und Telegraphenwärter	8520	Thlr.,
„ den kontraktlichen Beitrag für Benutzung der Staats-Telegraphen-Leitung	1426	„
„ Erhaltung der Batterien, Apparate, Signal-Glocken, Drähte rc.	8030	„
„ Erhaltung der optischen Signale längs der Bahn und an den Weichen	1571	„
„ Beleuchtung der Signallaternen längs der Bahn	4004	„
zusammen	23551	Thlr.

234. Hierin sind 11247 Thlr. Kosten enthalten, welche in Folge der Kriegs-Ereignisse entstanden sind.

239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die Arbeitslöhne sind in Kol. 237 mitenthalten.

243. Hier sind nur die Kosten der Beleuchtung der Wagen aufgeführt, diejenigen der Beleuchtung der Lokomotiven sind in Kol. 239 enthalten.

252. In dieser Summe sind 6870 Thlr. Miethe enthalten, welche für fremde Pferde zum Transporte der Güter zwischen der Stadt und dem Bahnhofe Gmunden gezahlt worden sind.

270a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Einkommen-, Erwerb-, Grund- und Häusersteuer, sowie Stempel und Taxen.

272. Der Ueberschuß reichte zur vollständigen Bezahlung des vom Staate mit 5 Proc. Zinsen garantirten Anlage Kapitals nicht aus, weshalb derselbe den fehlenden Betrag zuschießen mußte.

Zu Kol. **b. Pferdebahn.**

77—85. Das Anlage Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn von der „ersten Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft" erbaut ist und der jetzigen Eigenthümerin die erforderlichen Notizen fehlen.

86. Dies ist die für die Erwerbung der Bahn gezahlte Summe.

102e. Dies sind 25 Bauholz- und 4 Fouragewagen.

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können ebenfalls nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

170b u. 173b. Dies sind die im direkten Verkehre mit der Kaiserin Elisabeth-Lokomotivbahn beförderten Güter.

232. Hierin sind auch die Kosten der Erhaltung der Schneepflüge enthalten.

237. Ebenso hier die Löhne der Kutscher und Transportknechte.

245. Von dieser Summe kommen:

a) auf die Fütterungskosten der Pferde	54 056	Thlr.
b) „ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	2091	„
c) „ Miethe für fremde Pferde	11 901	„
d) „ Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften	3624	„
e) „ Miethe für Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stallutensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	3149	„
f) „ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke	10 022	„
g) „ Erhaltung der Magazins-Requisiten, des Deckzeuges und der sämmtlichen Werkzeuge	4935	„
zusammen	89 778	Thlr.

252. Dies ist der Brückenzoll über die Donau bei Linz.

62. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1865 bis ult. November 1866.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 207 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind nicht vorgekommen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76 u. 88. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1866 verwendete Kapital hier angegeben worden, welches sich in Folge Abschreibung von Inventar-Gegenständen um 72 Thlr. verringert hat.

123c. Dies ist die Anzahl der von Uszög bis Mohacs abgelassenen Züge; auf der Strecke von den Gruben bei Fünfkirchen bis Uszög betrug dieselbe in Folge der ungünstigen Steigungs-Verhältnisse 2196.

129. In Folge stattgefundener Umgestaltung einer Lokomotive zur Feuerung mit Fünfkirchener Kleinkohle wurden gegen Ende des Jahres die ersten Versuche mit dieser Feuerung bewerkstelligt.

135. Zur Ermittelung des Brennstoffs-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Holz seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 4,349 Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

196. Mit Rücksicht auf die lokalen Verhältnisse wurde bisher nur die Station Villany für den öffentlichen Depeschen-Verkehr bestimmt.

270. Hier sind die Zinsen und Amortisations-Beträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 86) gezahlt werden mußten.

282. Der Erneuerungsfonds hatte bisher nur die Bestimmung zu Erneuerungen ꝛc. der Betriebsmittel zu dienen. Im Jahre 1866 wurde diese Bestimmung auch auf die Erneuerungen der Schienen ausgedehnt und dem Fonds überwiesen:

für die Betriebsmittel	24 234	Thlr.
für die Schienen	7 513	„
zusammen	31 747	Thlr.,

wie hier angegeben.

346—365. Eine besondere Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist. Dagegen besteht ein Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher ult. 1866 einen Bestand von 1879 Thlrn. hatte.

63. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 Linien:

a) Die nördliche Staats-Eisenbahn von Brünn und Olmütz über Böhmisch-Trübau, Pardubitz und Prag bis zur Böhmisch-Sächsischen Grenze jenseits Bodenbach . . . . . 63,81 Meilen.
Davon ist die Strecke von Bodenbach bis zur Grenze . . . . . 1,50 „
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet, daher im eigenen Betriebe 62,31 Meilen.

b) Die südöstliche Staats-Eisenbahn von Marchegg über Pesth, Czegled, Szegedin und Temesvar bis Bazias an der Donau . . . . . 86,81 Meilen
nebst der von Jassenova abzweigenden Bergwerksbahn nach Oravicza . . 5,31 „
zusammen . . . . . 92,12 „

Die Fortsetzung der vorerwähnten Bergwerksbahn von Oravicza über Majdan, Vissawa und Krassowa nach Steyerdorf resp. der Anina von 4,33 Meilen wurde im Jahre 1866 ebenso wie in den Vorjahren ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

c) Die Wien-Neu-Szönyer Eisenbahn . . . . . 20,93 „

Gesammtlänge aller Bahnlinien 175,35 Meilen
à 7532 Meter oder 174,12 Oesterr. Meilen à 7586 Meter.

II. Ueber die **anderweitigen Besitzungen der Gesellschaft** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 195, so wie in den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Die Dampfschifffahrt wurde im Jahre 1866 mit 4 Dampfschiffen von 60 Pferdekraft, 15 eisernen Schlepp- und 46 sonstigen Schiffen betrieben.

III. Das **Anlage-Kapital** für das gesammte Unternehmen, sowohl die Eisenbahnen als auch Bergwerke und sonstige Besitzungen der Gesellschaft, ist auf Höhe von 400 000 000 Francs = 106 666 666 Thlr. concessionirt, wovon 53 333 333 Thlr. in Stamm-Actien und 53 333 333 Thlr. in Prioritäts-Obligationen bestehen.

Die von der Staats-Verwaltung der Gesellschaft gewährleistete Jahresrente von 5,2 Proc. erstreckte sich ult. 1866 auf ein Kapital von 66 666 666 Thlrn.

Ueber die Emission und Amortisation der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 195 und die vorhergehenden Jahrgänge ebenfalls Näheres.

Die Vertheilung und Berechnung des gesammten Anlage-Kapitals stellte sich ult. 1866 wie folgt:

1) Werth der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen:		
a) der nördlichen Linie	40 211 465	Thlr.
b) „ südöstlichen „	39 701 928	„
c) „ Bergwerksbahn von Oravicza nach Steyerdorf resp. der Anina	3 265 475	„
d) „ Wien-Neu-Szönyer Linie	9 967 046	„
zusammen	93 145 914	Thlr.
2) Werth der ult. 1866 vorhandenen Bau- und Betriebsmaterialien	2 585 404	„
3) „ „ Berg und Hüttenwerke, Domainen und Fabriken sammt Inventar	20 022 399	„
4) „ „ für die Dampfschifffahrt angeschafften Schiffe ꝛc.	346 845	„
5) „ „ übrigen Realitäten	462 976	„
6) Cassa und diverse Debitoren und Creditoren	5 608 592	„
7) Ausgaben für das neue Verbindungsnetz	470 269	„
Ueberhaupt	122 642 399	Thlr.

IV. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Auf der nördlichen Linie wurden im Jahre 1866 im Ganzen 1212 Current-Klafter „Manipulations-Geleise" ausgeführt. Auf der südöstlichen Linie sind 616 Current-Klafter neue Geleise gelegt, darunter eine Vermehrung derselben in der Station Neudorf zur leichteren Kreuzung der Züge. Auf der Wien-Neu-Szönyer Linie wurden 2863 Current-Klafter Schienen alten gegen solche des 21pfündigen (neuen) Systems ausgewechselt.

2) **Stationsbauten.** In der Station Prag wurden im Innern der Hauptwerkstätte die Reconstruktion der großen Schmiede mit 20 Schmiedefeuern bewirkt, ferner an dem am östlichen Ende des Bahnhofes gelegenen Heizhaus ein Anbau zur Unterbringung von 12 Lokomotiven ausgeführt, sowie die Verlängerung des Güterschuppens für angekommene Güter vorgenommen.

Wegen Eröffnung der Ungarischen Nordbahn (Pesth-Vosonez) wurde in der Station Steinbruch, als Einmündungspunkt und wegen der wichtigeren Bedeutung dieses Platzes, ein neues Stationsgebäude und 2 Wächterhäuser hergestellt. Außerdem wurden in den Stationen Marchegg, Preßburg, Neuhäusel und Pesth Aufladerampen, Wechsel-Anlagen, Pflasterungen u. s. w. zur Ausführung gebracht und auf freier Bahn mehrere Wächterhäuser neu erbaut.

Zu den Stationen Prag, Brüsau, Trübau, ferner in Dunakesz, Pesth und Felegyhaza sind die Wasserstations-Einrichtungen theils erweitert, theils ergänzt worden.

3) **Signale.** Die Einrichtung von Distanzsignalen wurde fortgesetzt und im Jahre 1866 . . 35 solche Signale zur Deckung der Stationen errichtet. Zu den im Jahre 1865 auf einer Strecke von 114,2 Meilen errichteten Läutewerken wurden im Jahre 1866 noch 64,2 Meilen hinzugefügt, so daß diese für den Betrieb so vortheilhafte Einrichtung auf sämmtlichen Linien der Gesellschaft durchgeführt ist.

V. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1866 wurden 20 Lastzugs-Maschinen nebst Tendern und Reserverädern neu hergestellt und 70 alte unbrauchbare Maschinen ausrangirt und verkauft. Für die offenen Lastwagen wurde eine Anzahl Theerdecken angeschafft.

VI. **Material-Vorräthe.** Von den für die Bahnerhaltung und Erneuerung vorhandenen Vorräthen an Schienen verblieb am Schlusse des Jahres 1866 noch ein Quantum von 65 287 Z.-Ctrn.

VII. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter der Oesterreichischen Staats-E.-G. unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-E.-G.", welche ult. 1866 mit einem Bestande von 533 677 Thlrn. abschloß.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Alle 3 Linien.

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann (mit Ausnahme der Betriebsmittel) nicht stattfinden, weil die Bahnen bereits im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

Südöstliche Linie.

91c. Hierin sind 3 zehnrädrige Berg-Lokomotiven enthalten.

Alle 3 Linien.

119. Dies sind die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

162. Von den hierin enthaltenen Militair-Personen, und zwar bei der nördlichen Linie 620 384, bei der südöstlichen 783 645 und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 210 306 Personen, wurden mit Personenzügen befördert:

auf der nördlichen Linie	39 126	Militairs,
„ „ südöstlichen Linie	51 531	„
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie . .	25 817	„

Mit Militairzügen kamen auf der nördlichen Linie 581 258, auf der südöstlichen 732 114 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 184 489 Personen zur Beförderung.

163. Extrazüge wurden befördert auf der nördlichen Linie 15, auf der südöstlichen 14 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 12. Die Anzahl der mit denselben beförderten Personen ist aber nicht notirt.

165. Außerdem wurden noch an Militair-Effekten mit Militairzügen befördert:

auf der nördlichen Linie	190 665	Ctr.,
„ „ südöstlichen Linie	21 101	„
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie . .	9 492	„

171 u. 174. Hierin ist ebenso wie in den Vorjahren das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere (letztere in Kol. 179a nochmals mitaufgeführt) enthalten. Dasselbe beträgt bei der nördlichen Linie 636 503 Z.-Ctr., bei der südöstlichen 2 448 315 und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 570 392 Z.-Ctr.

177a u. c u. 178. Von den hier aufgeführten Equipagen, Fahrzeugen und Thieren sind befördert worden:

	mit Personenzügen (mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben)		mit Lastzügen	
auf der nördlichen Linie . . .	143 Equipagen u.	471 Pferde	609 Equipagen u.	3 307 Pferde,
„ „ südöstlichen Linie . . .	48 „	„ 703 „	952 „	„ 18 744 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie	37 „	„ 837 „	222 „	„ 15 294 „

	mit Militair-Transporten			
auf der nördlichen Linie . . .	7062 Wagen u. Kanonen,	55 495 Pferde u.	2093 Stück Rindvieh,	
„ „ südöstlichen Linie . . .	2513 „ „ „	30 688 „	„ 2000 „	„
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie	779 „ „ „	7 749 „	„ 75 „	„

183d. Hierin sind auch die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

185b u. c. Wie in der vorstehenden Erläuterung erwähnt, sind die von den Equipagen ꝛc. und den Thieren zurückgelegten Centnermeilen (ebenso wie in früheren Jahren) in Kol. 183d mitenthalten. Dieselben haben betragen bei der nördlichen Linie . . . Fahrzeuge 1 179 586 u. Thiere 21 859 549 Centnermeilen,

„ „ südöstlichen Linie . . .	„	688 099	„ „	75 019 763 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie	„	515 879	„ „	8 893 780 „

Mit Militair-Transporten wurden noch zurückgelegt auf der nördlichen Linie 37 790 470, auf der südöstlichen 29 948 460 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 5 271 485 Centnermeilen.

203. Dies sind die Einnahmen für Extrazüge. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163.)

204. In diesen Summen ist auch die Einnahme für die mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde mitenthalten. Dieselbe hat betragen:

bei der nördlichen Linie . . .	2618 Thlr.	für Equipagen u.	4690 Thlr.	für Pferde,
„ „ südöstlichen Linie . . .	462 „	„ „	„ 5330 „	„ „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie	420 „	„ „	„ 3583 „	„ „

215a. Die hierin enthaltenen Einnahmen für Militair Pferde haben betragen: auf der nördlichen Linie 229225 Thlr., auf der südöstlichen 127 798 Thlr. und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 25 430 Thlr.

230. Die Heizung der Wärterlokale haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

231. Diese Summe repräsentirt die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie.

249 u. 250. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen von vornherein in Abzug gebracht.

260. Hierunter sind die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke der Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen und Wohlthätigkeitsspenden enthalten.

268a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 3 595 079 + 5 443 155 + 781 544 = . . 9 819 778 Thlr.
treten noch hinzu die Ueberschüsse:

a) aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von	124 313	„
b) „ „ „ „ Berg- und Hüttenwerke, der Domainen und der Maschinen-Fabrik von	324 417	„
sowie an diversen Zinsen	156 459	„
Diese	10 424 967	Thlr.
nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von	746 026	„

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270b. Zur Amortisation der Stamm-Actien sind 56 993 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen 331 800 Thlr. verwendet.

64. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1866 folgende Linien:

A. 1) Die Südbahn Wien-Triest		76,58	Meilen
mit den Zweigbahnen: Mödling-Larenburg		0,61	„
und Wr. Neustadt-Oedenburg		4,24	„
		81,43	Meilen:
2) deren Flügelbahnen:			
a) Marburg-Klagenfurt-Villach		21,43	„
b) Steinbrück-Sissek		16,27	„
c) Agram-Carlstadt		6,55	„
3) die Ungarischen Flügelbahnen:			
a) Oedenburg-Groß-Kanizsa		21,92	„
b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen		43,91	„
c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny		10,88	„
zusammen		203,43	Meilen.
B. Die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck 10,04 Meilen, wovon die Strecke von der Grenze bis Kufstein	0,29 „		
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im eigenen Betriebe verbleiben		9,75	„
Auf diese		213,18	Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Außerdem gehörten zum Bahngebiete der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft bis zum Wiener Frieden vom 3. Oktober 1866:

1) die Venetianische Bahn von Nabresina über Padua und Verona nach Peschiera . .		43,81	Meilen
mit den Zweigbahnen a) Mestre-Venedig		1,11	„
b) Padua-Rovigo		5,21	„
(die Verlängerung von Rovigo bis zum Po [3,29 M.] wurde am 28. November 1866 dem Betriebe übergeben)			
c) Verona-Mantua		4,77	„
2) die Südtiroler Bahn von Verona nach Botzen		19,90	„
zusammen		75,20	Meilen.

Nach dem Wiener Frieden verblieben unter der Verwaltung derselben:

a) von der Venetianischen Bahn die Strecke von Nabresina über Görz bis zur Grenze bei Cormons 6,88 Meilen,

von welcher die Strecke von Cormons bis zur Grenze	0,30	„
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet, mithin im eigenen Betriebe verbleiben	6,58	Meilen:

b) von der Südtiroler Bahn die Strecke von Botzen bis zur Landesgrenze bei Ala 14,01 M.

von welcher die Strecke von Ala bis zur Grenze	0,71	„
demnächst in den Betrieb der Ober-Italienischen Bahnverwaltung übergehen wird, so daß im eigenen Betriebe verbleiben	13,30	„
zu übertragen	19,88	Meilen.

Uebertrag	19,⁴⁸	Meilen,
Hierzu die vorstehend sub A u. B aufgeführten	213,¹⁸	„
ergiebt eine Gesammtlänge von	233,⁰⁶	Meilen.

welche ult. 1866 im Betriebe der Oesterreichischen Südbahn-Verwaltung waren.

Die Brennerbahn (Botzen-Innsbruck) von . . . . . 16,⁷³ „

wurde am 17. resp. 24. August 1867 dem Betriebe übergeben.

In Folge Abtretung von Theilen der Venetianischen und Südtiroler Bahnen an die Ober-Italienische Eisenbahn-Verwaltung war die Verwaltung der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft nicht in der Lage, statistische Notizen über dieselben resp. über die ihr verbliebenen Theile derselben mittheilen zu können.

II. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Rol.

Südbahn und Nordtiroler.

76. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der Venetianischen und der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien; der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

77—87. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen. Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen Linien, einschließlich der Lombardischen von 62,⁸ Meilen und der Central-Italienischen von 38,⁸ Meilen, der von derselben neuerbauten und im Bau begriffenen Strecken (ca. 390 Meilen im Betriebe und 31 Meilen im Bau), der Werth der Material-Vorräthe, Kalkfabriken und Liegenschaften, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien, sowie die bereits geleisteten Ratenzahlungen auf den Kaufpreis der Südbahn betrugen ult. 1866 . . . 258 046 174 Thlr.

88c. Diese Summe repräsentirt den Betrag der bis ult. 1866 gemachten Anleihen. Davon sind 128 492 908 Thlr. Prioritäts-Obligationen und 27 103 981 Thlr. Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Das am Schlusse eines jeden Jahres verwendete Anlage-Kapital der einzelnen Gruppen des Bahnnetzes war bisher vom Staate mit 5,² Proc. garantirt. Durch Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung vom 13. April 1867 ist die Zins-Garantie in folgender Weise abgeändert worden: die Staatsverwaltung garantirt der Südbahn-Gesellschaft für die ganze Dauer ihrer Concession und für die Gesammtheit ihrer auf Oesterreichischem Gebiete zur Zeit im Betriebe befindlichen Bahnen ein Brutto-Erträgniß, welches für das Jahr 1866 . . . 91 000 Fl. pro Meile und für jedes folgende Jahr so lange 1000 Fl. mehr beträgt, bis es die Ziffer von 100 000 Fl. pro Meile erreicht hat, welcher Betrag dann für den ganzen Rest der Concessionsdauer zu gelten hat.

Nordtiroler.

96d. Hierunter befinden sich 1 Hof- und 1 Salonwagen, welche bei Angabe der Sitzplätze (Rol. 98 u. 99) außer Ansatz geblieben sind.

Südbahn.

100a u. d. Hierin sind 12 Postwagen enthalten.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

203a, 208a, 210a u. 211a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich in den Kolonnen

203b, 208b, 210b u. 211b die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen Personen und Güter beziehen.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.

Südbahn und Nordtiroler.

268a. Dem Betriebs-Ueberschusse der Südbahn von 11 447 944 Thlrn., der Nordtiroler von 196 923 Thlrn. und der Venetianischen und Südtiroler von 1 407 605 Thlrn., zusammen . . . 13 052 472 Thlrn.
treten noch hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen Netzes) von . . . . . 6 830 316 „
sowie „an Zinsen zu Lasten des Baukapitals“ . . . . . 984 563 „
zusammen 20 867 351 Thlr.

Hiervon kommen in Abzug:
Contocurrent-Zinsen, Rückvergütungen und Zahlungen aus früheren Betriebsjahren 769 321 Thlr.
Instandsetzungskosten der Piemontesischen Linien, welche bis zum Belaufe von 4 666 666 Thrn. vom Betriebe zu tragen sein werden, mit . . . . . 400 000 „
1 169 321 „

Verbleibt ein Betriebs-Ueberschuß von . . . . . 19 698 030 Thlrn.
Mit Hinzurechnung des in Rol. 269 angegebenen Bestandes aus den Vorjahren von 966 443 „
ergiebt sich eine Summe von . . . . . 20 664 473 Thlrn.,
welche in den Rol. 270—276 als verwendet nachgewiesen ist.

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 77—87 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

274. Die Zuschüsse zum Pensionsfonds sind bereits in den Betriebs-Ausgaben enthalten.

Südbahn.

336b. Dies sind die im Jahre 1865 vorgekommenen Schienenbrüche; die in den früheren Jahren stattgehabten wurden nicht notirt.

Südbahn und Nordtiroler.

346 u. 361. Der Bestand der Pensionskasse schloß ult. 1865 mit einem Bestande von 614 589 Thlrn. in Effekten zum Nennwerthe ab, welche einen Courswerth von 434 693 Thlrn. repräsentirten.

Am Schlusse des Jahres 1866 waren im Bestande: 3procentige Werthpapiere zum Nennwerthe von 389 334 Thlrn.,

5procentige Werthpapiere zum Nennwerthe von	348 666	„
5½ „ „ „ „ „	10 000	„
baar	26 318	„
ausstehende Beiträge von Mitgliedern	3 786	„
zusammen	778 104	Thlr.,

welche einen Courswerth von 546 498 Thlrn. hatten, wie hier vorgetragen.

65. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. Betrieb. In Folge der kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 mußte die Bahn Ende Juni geräumt werden und wurde unter Königl. Preuß. Leitung mit fremden Betriebsmitteln vom 1. Juli bis Ende August betrieben, so daß die Betriebs-Ergebnisse nur einen Zeitraum von 10 Monaten umfassen.

II. Neue Bahnlinien. Der Bau der Zweigbahn von Schwadowitz nach Königshain von 3,50 Meilen wurde am 17. September 1866 begonnen. Das für dieselbe concessionirte Anlage-Kapital beträgt 3 283 400 Thlr. und besteht in Prioritäts-Obligationen. Ende 1866 waren für den Bau 551 036 Thlr. verausgabt.

III. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

76 u. 86. Diese Summen beziehen sich auf die älteren im Betriebe befindlichen 26,14 Meilen.

Die Verminderung des verwendeten Anlage-Kapitals gegen das Vorjahr rührt von erfolgten Veräußerungen an Oberbau ꝛc. an die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft und einer Parzelle her.

Für die im Bau begriffenen Strecken sind, wie vorstehend ad II angegeben, 3 283 400 Thlr. concessionirt und bis ult. 1866 verwendet:

für Vorarbeiten	5593	Thlr.
„ Grunderwerb	9110	„
„ Erdarbeiten	500 926	„
„ Betriebsmittel	32 114	„
Insgemein	3293	„
zusammen	551 036	Thlr.

88c. Hierin ist auch der 2 100 000 Thlr. betragende Antheil an dem vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

171 u. 174. Die Summen enthalten auch das Gewicht der beförderten Equipagen und dasjenige der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere. Davon sind:

1027 Z.-Ctr. Equipagen und 9565 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert worden,
760 „ „ „ 10 895 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
3903 „ „ „ 36 506 „ „ „ „ „ „ angekommen
zus. 5690 Z.-Ctr. Equipagen und 56 966 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

177. Es wird nur das Gewicht der beförderten Equipagen notirt. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

197. Die Telegraphen-Correspondenz war vom 17. Juni bis Mitte September sistirt; auch kann die Anzahl der aufgegebenen Depeschen nicht angegeben werden, weil die bezüglichen Nachrichten während des Krieges verloren gegangen sind.

270 u. 272. Zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals waren erforderlich:

a) Zinsen und Amortisation des Lotterie-Anlehens	109 200	Thlr.
b) „ für die Prioritäts-Obligationen	61 873	„
c) Amortisation derselben	30 666	„
Die Verzinsung der Stamm-Actien erforderte	450 000	„
Von dieser Summe wurden	95 693	„
aus dem Betriebs-Ueberschusse gedeckt, so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie	354 307	„

zuschießen mußte. Im Jahre 1865 betrug der Staatszuschuß 381 872 Thlr.

296. Einschließlich des Staatszuschusses betrug die Dividende 4,5 Proc.

66. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Czegled über Szolnok, Debreczin und Miskolcz nach Kaschau . . 49,32 Meilen,
2) die Flügelbahnen a) von dem Abzweigungspunkte bei Szolnok nach Arad . . . . 18,93 „
b) von Püspök-Ladany nach Großwardein . . . . . 9,05 „

zusammen 77,31 Meilen.

II. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft, welche ult. 1866 mit einem Bestande von 22 006 Thlrn. abschloß.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

77. Hierunter sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

88c. Hierin sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 60 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

109a. Hierin ist die Gesammt-Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten Postwagen von 1260 Z.-Ctrn. enthalten.

115a. Desgleichen hier die Anschaffungskosten derselben.

126. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Holz und Braunkohlen verwendet. Verbraucht wurden 22 466 Klftr. Holz und 60 872 Ctr. Braunkohlen. Die Letzteren sind nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten.

141 u. 147. Hierin sind auch die auf fremden Bahnen durchlaufenen Achsmeilen enthalten, und zwar 81 Achsmeilen, welche von den Postwagen und 95 187 Achsmeilen, welche von den Arbeitswagen zurückgelegt wurden. Dieselben sind deshalb bei Kol. 153a außer Ansatz geblieben.

165. Hierunter befinden sich 8459 Ctr. Militair-Gepäck.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind 29 873 Ctr. im Binnenverkehre befördert, 806 042 Ctr. sind im direkten Verkehre aufgegeben und 10 415 Ctr. im direkten Verkehre angekommen. Das Gesammt-Gewicht beträgt 846 330 Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

177a. Außerdem sind noch mit Personenzügen 12 Equipagen befördert.

177c. Dies sind die mit Güterzügen beförderten Militair-Fahrzeuge. Außerdem wurden noch mit Militairzügen 452 Wagen und Geschütze befördert.

178a. Von den hier aufgeführten sind 1550 Militair-Pferde. Ferner kamen noch mit den Militairzügen 5006 Pferde zum Transport.

179a. Dies ist das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere. Das Gewicht der mit Militairzügen beförderten Pferde ist nicht notirt.

204. Hierin sind 34 287 Thlr. enthalten, welche für die mit Personen- und Militairzügen beförderten 8459 Ctr. Gepäck, 5006 Pferde und 452 Wagen und Geschütze vereinnahmt sind. (Siehe Erläuterungen zu Kol. 165, 177a, 177c u. 178a.)

215a. Für die mit Güterzügen beförderten 1550 Militair-Pferde sind 6800 Thlr. eingenommen, welche hierin mitenthalten sind.

231. Von dieser Summe kommen 18 000 Thlr. auf Feuerversicherungs-Prämien und 5254 Thlr. auf Grund-, Haus- und Gebäudesteuer.

239 u. 241. Dies sind die Kosten der verwendeten Materialien; die gezahlten Arbeitslöhne können nicht ausgeschieden werden und sind deshalb in Kol. 237 mitenthalten.

272. Zur Zahlung von 5 Proc. Zinsen und Dividenden waren 693 944 Thlr. erforderlich. Weil aber die Gesellschaft im Besitze eines Theils der Stamm-Actien ist, so sind nur die hier aufgeführten 343 944 Thlr. gezahlt worden.

296. Einschließlich des Staatszuschusses sind im Vorjahre ebenfalls 5 Proc. Zinsen und Dividenden gezahlt.

355. Diese 411 Thlr. wurden an die in Kol. 365 aufgeführten 7 Beamten-Wittwen als einmalige Abfindung ausgezahlt.

67. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt die am 15. Oktober 1865 dem Betriebe übergebene Linie von Turnau über Münchengrätz und Jungbunzlau nach Kralup von 11,44 Oesterr. = ... 11,322 Preuß. Meilen.

Beabsichtigt wird noch der Bau einer Zweigbahn von Neradowitz nach Prag zum Anschlusse an die dort einmündenden Bahnen.

Die vorliegenden Betriebs-Ereignisse beziehen sich auf den Zeitraum von der Eröffnung der Bahn (15. Oktober 1865) bis ult. Dezember 1866.

II. Der **Betrieb** wurde in Folge der Kriegs-Ereignisse am 29. Juni 1866 eingestellt. Am 28. Juli erfolgte die Sprengung der Elbbrücke bei Neradowitz, welche am 11. September soweit hergestellt war, daß an diesem Tage die Wiedereröffnung des Betriebes stattfinden konnte, es hat mithin eine Unterbrechung von 75 Tagen stattgefunden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I. dieses Berichts erwähnt, beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen auf die Betriebs-Periode vom 15. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866. Weil aber der Betrieb im

Jahre 1866 während 75 Tagen eingestellt werden mußte (siehe ad II. dieses Berichts), so umfassen die Ergebnisse des Betriebes nur einen Zeitraum von 12 Monaten.

Zu Kol.

100a. Hiervon werden 2 Wagen auch als Postwagen benutzt.

122. Die von den Reservemaschinen zurückgelegten 2524 Meilen sind hierin nicht enthalten.

165. Hierin sind 353 Ctr. Militair-Gepäck enthalten.

170 u. 174. Ebenso hier das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere. Davon sind

34	Z.Ctr.	Equipagen ꝛc.	und	2992	Z.-Ctr.	Thiere im Binnenverkehre befördert,
117	„	„	„	1715	„	„ im direkten Verkehre aufgegeben,
509	„	„	„	1305	„	„ im direkten Verkehre angekommen,
381	„	„	„	751	„	„ im Durchgangs-Verkehre befördert.
zus. 1041	Z.-Ctr.	Equipagen ꝛc.	und	6763	Z.-Ctr.	Thiere.

Letztere sind in Kol. 179a nochmals mitaufgeführt.

177a. Es wird nur das Gewicht der beförderten Equipagen notirt. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

178. Hiervon wurden 1149 Pferde u. 695 Ochsen mit Militairzügen und 6 Pferde mit Personenzügen befördert.

204. Hierin sind auch 2690 Thlr. Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Militairpferde ꝛc. enthalten.

210a. Ebenso enthält die hier aufgeführte Summe die Einnahmen für die beförderten Equipagen und Thiere.

219. Dies ist die Seitens der Staatsregierung gewährte Entschädigung für die Einstellung des Betriebes während des Krieges, welche Summe bei Berechnung der Procentsätze Kol. 222 außer Ansatz geblieben ist.

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn erst ein Jahr im Betriebe gewesen ist.

346—365. Außerdem ist noch ein Kranken-Unterstützungsfonds vorhanden, welcher ult. 1866 mit einem Bestande von 718 Thlrn. abschloß.

C. Fremdländische Eisenbahnen.

68. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

I. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1866 um 2 Gepäck-, 45 offene und 12 bedeckte Güterwagen vermehrt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

77—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist, der Gesellschaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote stehen.

224, 234 u. 237. In diesen Summen sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht und die Kosten des Bahnhofs- ꝛc. Dienstes auf denselben mitenthalten.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden.

69. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1866 bis ult. April 1867.

II. **Das Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Näheres siehe S. 208 der Statistik pro 1863.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

15. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken war folgende:

am 28. Dezember 1843 Amsterdam-Utrecht,
„ 17. Juli 1844 Utrecht-Driebergen,
„ 15. März 1845 Driebergen-Veenendaal,
„ 16. Mai 1845 Veenendaal-Arnheim,
am 21. Mai 1855 Utrecht-Gouda,
„ 30. Juli 1855 Gouda-Rotterdam und
„ 15. Februar 1856 Arnheim-Emmerich.

78—85. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim ursprünglich vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen, welche von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus Seinem Privatschatze zu 4½ Proc. garantirt worden sind.

96d. Außerdem ist noch ein Königl. Salonwagen vorhanden, welcher auch bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

121d. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

204. Dies sind Neben-Einnahmen aus dem Personen-Verkehre.

244. Hierin sind auch die gezahlten Entschädigungen im Güterverkehre enthalten.

272. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1866 emittirte Actien-Kapital von 12451753 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividenden-Genuß.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

70a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Warschau-Wiener Eisenbahn, welche Eigenthum des Staats ist, ging durch Cessions-Vertrag vom 13. Oktober 1857 für die Dauer von 75 Jahren an die Warschau-Wiener Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zur Ausnutzung in Pacht über. Die Gesellschaft zahlt für die auf 4 000 000 Rubel Silber geschätzte Kapitals-Einlage des Gouvernements eine Rente, welche für die ersten 5 Jahre der Concession 200 000 Rubel Silber oder 5 Proc., für die zweiten 5 Jahre 225 000 Rubel Silber oder 5¾ Proc. und von da ab bis zum Ablauf der Concession 250 000 Rubel Silber oder 6¼ Proc. beträgt.

Die Warschau-Wiener Eisenbahn wird mit der Warschau-Bromberger Eisenbahn gemeinschaftlich durch die „Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau" verwaltet.

II. Das **Bahngebiet** der Warschau-Wiener Eisenbahn umfaßt:

1) die Hauptbahn von Warschau über Skiernewice, Rolicin, Petrikau und Radomsk bis zur Preuß. Grenze bei Sosnowice (unweit Kattowitz)	41,6	Meilen,
2) die Zweigbahnen Skiernewice-Lowicz	2,8	„
und Zabkowitz-Granica	2,0	„
zusammen	46,4	Meilen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thlr. Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. werden nach Verhältniß der Länge der Bahnen mit 71 Proc. von der Warschau-Wiener und mit 29 Proc. von der Warschau-Bromberger Eisenbahn getragen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76. Diese Summe enthält auch die ad I dieses Berichts erwähnten 4 000 000 Rubel Silber, welche die Einlage des Gouvernements repräsentiren.

96d. Außerdem sind noch 6 Gallawagen und 1 Salonwagen vorhanden, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

113—118. Dies ist der Werth der bei der Uebernahme der Bahn vorgefundenen Betriebsmittel einschließlich der Neubeschaffungen.

178a. Hierin sind 362 Militairpferde enthalten.

201e. Ebenso hierin 1090 Rbl. S. für Militair-Extrazüge.

204. Desgl. hierin 96 Rbl. S. Ladelohn und 2949 Rbl. S. für Militair-Effekten.

214a. Desgl. hier 1187 Rbl. S. für Militair-Bagage und 244 Rbl. S. Expeditionsgebühren.

215b. Desgl. hier 369 Rbl. S. für Militair-Pferde.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale und die Kosten der Heizung und Reinigung der Betriebslokale mitaufgenommen.

270a. Diese Summe enthält auch die an den Staat gezahlte Rente von 225 000 Rbl. S. (siehe ad I dieses Berichts), sowie die Amortisations-Beträge der Prioritäts-Obligationen.

270b. Dagegen ist diese Summe für Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

272. Für das Jahr 1865 sind an Dividende 5 Rbl. S. pro Actie vertheilt worden. Nach dem Emissionscours von 60 repräsentiren dieselben 8⅓ Proc.

70b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. **Verwaltung und Bahngebiet.** Die Warschau-Bromberger Eisenbahn, gegründet durch die Additional-Acte zu dem unterm 13. Oktober 1857 genehmigten Statut der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft, umfaßt die Linie von Lowicz bis zur Preuß. Grenze bei Otloczyn von . . . . . 18,7 Meilen.

Dieselbe wird mit der Warschau-Wiener Eisenbahn gemeinschaftlich durch die „Direktion der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn" verwaltet.

Zu den Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. trägt die Warschau-Bromberger Eisenbahn nach dem Verhältniß ihrer Länge 29 Proc. bei.

II. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 74 630 Rbl. S. sind durch die auf verspätete Einzahlungen auf die Actien zu entrichtenden 6 Proc. Verzugszinsen gedeckt worden.

113—120. Die Betriebsmittel ſind von einem General-Unternehmer für die Summe von 274 560 Rbl. S. angeſchafft worden; wie viel hiervon auf die Lokomotiven und wie viel auf die Wagen kommen, kann jedoch nicht angegeben werden.

204. Hierin ſind 1257 Rbl. S. für Militair-Gepäck und 29 Rbl. S. Ladelohn enthalten.

214. Ebenſo hier 315 Rbl. S. für Militair-Fahrzeuge und 66 Rbl. S. Expeditionsgebühren.

230. In dieſer Summe ſind auch die Beleuchtungskoſten der Wärterlokale und die Koſten der Heizung und Reinigung der Betriebslokale mitaufgenommen.

270b u. 272. Der Ueberſchuß reichte nur zur Zahlung von 3,12 Proc. Zinſen aus, weshalb das Gouvernement den an 4 Proc. fehlenden Betrag von 51 489 Rbl. S. = 0,88 Proc. und ½ Proc. = 29 430 Rbl. S. zur Amortiſation der Actien in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuſchießen mußte.

296. Einſchließlich des Staatszuſchuſſes haben die Zinſen 4 Proc. (nicht 4½ Proc. wie in der Statiſtik pro 1865 irrthümlich angegeben) betragen.

309. Die bei den in Kol. 308 angegebenen Entgleiſungen erfolgten Beſchädigungen von Betriebsmitteln waren nur unerheblich und ſind deshalb nicht notirt.

Deutsche Eisenbahn-Statistik

für das

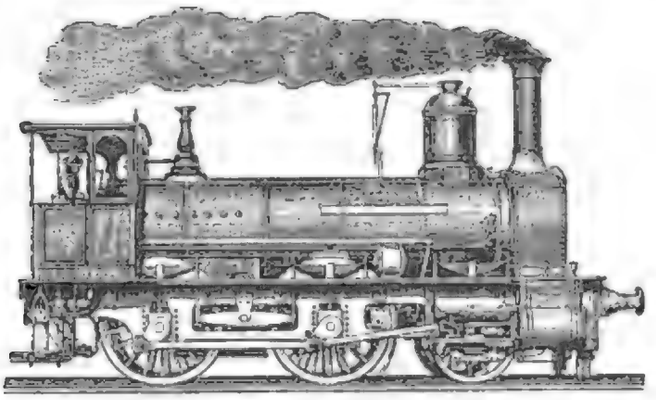
Betriebs-Jahr 1867.

Herausgegeben

von der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



XVIII. Jahrgang.

Berlin, 1869.

Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

Inhalt.

Seite

Einleitung 3

Abschnitt A. Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen 5

Abschnitt B. Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.
- A. Bahnkörper (bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.) . . . . . —
- B. Oberbau (Konstruktion desselben) . . . . . —
- C. Neigungs-Verhältnisse, gerade Strecken und Curven . . . . . —
- D. Telegraphen . . . . . —

II. Anlage-Kapital 16

Abschnitt C. Transportmittel.

I. Bestand derselben 24
(nebst Angabe der Fabriken, aus denen die Lokomotiven bezogen sind).

II. Anschaffungskosten der Transportmittel 36

Abschnitt D. Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel.
- A. Lokomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe ꝛc.) 42
- B. Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe ꝛc.) 54

II. Personen- und Güterverkehr.
- A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w. 62
- B. Durchschnitts-Verkehr und Ertrag 72

III. Depeschen-Verkehr 80

IV. Finanz-Ergebnisse.
- A. Einnahmen (aus dem Personen- und Güterverkehre, sowie sonstigen Quellen) . . . 82
- B. Ausgaben (für die Bahn-, Transport- und allgemeine Verwaltung) 87
- C. Ueberschuß und Verwendung desselben zu: Eisenbahnsteuer, Zinsen, Dividenden, Einlagen in den Reserve-, Erneuerungsfonds ꝛc. . 98
- D. Reservefonds 102
- E. Erneuerungsfonds 102

V. Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre . . 104

Abschnitt E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

I. Unfälle A. bei fahrenden Zügen 110
B. auf den Bahnhöfen 116

II. Achsbrüche 120

III. Schienenbrüche 124

IV. Verkehrsstörungen 124

Abschnitt F. Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).
- A. Oberleitung . . . . . —
- B. Spezielle Beaufsichtigung . . . . . —
- C. Stations-Verwaltung . . . . . —
- D. Telegraphie . . . . . —
- E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine . . . —
- F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . . . —

II. Bei der Transport-Verwaltung.
- A. Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs . . . . . —
- B. Executiver Betriebsdienst . . . . . —
- C. Maschinen- und Wagenverwaltung . . . . . —
- D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . . . —

III. Bei der allgemeinen Verwaltung.
- A. Haupt- (oder Central-) Büreau . . . . . —
- B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betr.-Einnahmen) . —
- C. Haupt- (oder Central-) Kasse . . . . . —
- D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien) . —
- E. Außerdem sind noch angestellt: Beamte, die unter A—D nicht zu klassificiren sind . . . . . —

IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien u. s. w.
- A. Angestellte . . . . . —
- B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . . . —

Abschnitt G. Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse 127

Statistische Berichte und Erläuterungen zu den Tabellen.

- A. Deutsche Eisenbahnen 133
- B. Oesterreichische Eisenbahnen 192
- C. Fremdländische Eisenbahnen 203

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,13 Pariser Linien = 0,96618 Pariser Fuß = 0,313853 Meter = 31,385354 Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,7662425 Meter (1 Meter = 3,1862 Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532,48 Meter = 7,532 Kilometer,

{1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter,
1 Oesterr. Meile à 4000 Wr. Klafter = 7586,66 Meter = 1,00719 Preuß. Meilen à 7532,48 Meter,}

d) 1 Kubikfuß = 0,030916 Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,338928 Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,1200 Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), und die Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F) werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der Jahrgang 1863 enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen, der Jahrgang 1864 dagegen die Nachrichten über das Beamten-Personal. In den Jahrgang 1868 wird die allgemeine Beschreibung der Bahnen wieder aufgenommen werden.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. In den Tabellen sind die Deutschen Eisenbahnen von 1—52 (und zwar von 6—13 die Preuß. Staatsbahnen, von 17—21 die unter Staatsverwaltung stehenden Preuß. Privat-Eisenbahnen), die Oesterreichischen von 53—67 und die Fremdländischen von 68—71 aufgeführt. Von den Letzteren stehen unter der Verwaltung der „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen" die Niederländischen Staats- und einige Privatbahnen, wie aus dem statistischen Berichte S. 204 näher ersichtlich ist.

VI. Außer den in den Tabellen benannten Bahnen gehörten dem Vereine im Jahre 1867 noch an:

a) Die Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Dieselbe umfaßt die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt . . . . . 8,68 Meilen
nebst der, der Gesellschaft Mackenzie & Comp. gehörigen, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtete Strecke Hasselt-Landen . . . . . 3,72 „
zusammen 12,40 Meilen.

Durch Vertrag vom 19/29. April 1867 hat die Uebertragung des Betriebes der Bahn von Aachen nach Hasselt am 1. August 1867 an den in Brüssel domicilirenden Grand Central Belge stattgefunden, welcher gleichzeitig auch den Betrieb der Strecke Hasselt-Landen übernommen hat. Der der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft ausschließlich zustehende Kohlentransport aus dem Wurmreviere wurde vom 1. August 1867 ab der Bergisch-Märkischen E. gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme übertragen. In Folge des Betriebs-Ueberganges der Aachen-Mastrichter Bahn an den Grand Central Belge ist die Direktion ersterer Bahn nicht in der Lage, ausführliche statistische Notizen für das Jahr 1867 liefern zu können.

Ueber das Anlage-Kapital und die Betriebsmittel sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik (Kol. 76—120) die näheren Mittheilungen enthalten, gegen welche Veränderungen im Jahre 1867 nicht vorgekommen sind.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 64 616 Thlr., aus dem Güterverkehre 118 620 Thlr., aus sonstigen Quellen 50 939 Thlr., zusammen 234 715 Thlr.

Hierzu kommen 72 000 Thlr. vertragsmäßiger Zuschuß, welchen der Grand Central Belge für die Monate August bis Dezember 1867 zu leisten hatte und 6372 Thlr. von der Bergisch-Märkischen Verwaltung als Antheil für die Kohlentransporte aus dem Wurmreviere für dieselbe Zeit, so daß die Gesammt-Einnahme 312 547 Thlr. beträgt. Ausgegeben wurden: für die Bahn-Verwaltung 90 006 Thlr., für die Transport-Verwaltung 110 151 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 7193 Thlr., sowie an Pacht für die Strecke Hasselt-Landen vom 1. Januar bis 1. August 1867 . . 19 913 Thlr., zusammen 227 263 Thlr. Der Ueberschuß von 85 284 Thlrn., welchem noch ein Uebertrag aus dem Vorjahre von 59 248 Thlrn. hinzuzurechnen ist, wurde zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen mit 119 527 Thlrn. verwendet und der Rest von 25 005 Thlrn. auf die nächste Rechnung übertragen. Der Reservefonds schloß mit einem Bestande von 4236 Thlrn. und der Erneuerungsfonds mit einem Bestande von 7899 Thlrn. ab.

b) Die Großenhainer Zweigbahn. Dieselbe ist Eigenthum der „Zweig-Eisenbahn-Gesellschaft zu Großenhain", sie führt von Pristewitz (Station der Leipzig-Dresdener Eisenbahn) nach Großenhain, ist 0,44 Meilen lang und am 14. Oktober 1862 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt nur 2 Tender-Lokomotiven, dagegen keine eigenen Personen- und Güterwagen, erhält diese vielmehr von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen die übliche Wagenmiethe gestellt.

c) Die Kirchheimer Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, von Unterboihingen (Station der Württembergischen Staats-E.) über Oethlingen nach Kirchheim u. T. führt, 0,87 Meilen lang und am 21. September 1864 dem Betriebe übergeben ist. Die Gesellschaft besitzt 2 Lokomotiven und 8 vierrädrige Personenwagen, dagegen keine Güterwagen, diese werden ihr vielmehr von der Württembergischen Staats-E. gegen die übliche Wagenmiethe gestellt.

d) Die Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn, Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft, 0,44 Meilen lang und am 1. Juni 1858 dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft besitzt 1 Lokomotive, 2 Personenwagen, 1 Gepäckwagen und 6 Güterwagen.

Da die Bahnen ad b, c und d lediglich lokalen Interessen dienen, nur eine sehr geringe Ausdehnung (weniger als 1 Meile) haben, ihre Verhältnisse von denen der übrigen Vereinsbahnen wesentlich verschieden, zur Vergleichung mit diesen also nicht geeignet sind, so haben jene 3 Bahnen in die Tabellen nicht aufgenommen werden können.

e) Die Oldenburgische Eisenbahn. Dieselbe ist Eigenthum des Großherzogthums Oldenburg, führt von Oldenburg über Delmenhorst nach Bremen, hat eine Ausdehnung von 5,87 Meilen und wurde am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben. Die Verwaltung der Oldenburgischen Staatsbahn hat ferner den Betrieb der Preuß. Staatsbahn Heppens-Varel-Oldenburg von 6,82 Meilen, dem Betriebe übergeben am 3. September 1867, übernommen, so daß sich der Betrieb auf 12,69 Meilen erstreckt.

f) Die Böhmische Nordbahn. Von derselben war die Strecke von Bakov (woselbst sie sich an die Turnau-Kralup-Prager Bahn anschließt) über Weißwasser und Hirschberg bis Böhm.-Leipa von 5,56 Oesterr. Meilen seit 14. November 1867 im Betriebe. Der übrige Theil der Böhmischen Nordbahn von 12,63 Meilen befand sich ult. 1867 noch im Bau.

Die Bahnen ad e und f konnten in die Tabellen nicht aufgenommen werden, weil sie im Jahre 1867 nur einige Monate im Betriebe waren.

VII. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, sind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden resp. nicht zu machen gewesen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . ." auf eine andere Stelle verwiesen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten ist und eine Trennung (z. B. Reparaturkosten der Personenwagen von denen der Lastwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat stattfinden können.

VIII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den statistischen Berichten (siehe ad IV) erläutert worden sind.

Abſchnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eiſenbahnen.

	I		2			
			Mitglieder der Verwaltung.			
I. Staatsbahnen.	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
1 Badische	Direktion der Großherz. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	11*	—	—
2 Bayerische	Gen.-Direktion der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—	10*	914—3428	—
3 Braunschweigische	Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direktion	Braunschweig	2	5	1300—3000	—
4 Friedrich-Franz-E.	Direktion der Großherzogl. Friedrich-Franz Eisenb.	Malchin	—	2	1500—2500	—
5 Main-Neckar	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
6 Hebra-Hanauer	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	4	1000—1500	—
7 Hannoversche	Königl. Eisenbahn-Direktion	Hannover	—	10	—	—
8 Main-Weser	Central-Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1000—1500	—
9 Nassauische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	2	1543	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen E.	Berlin	—	4	1000—2000	—
11 Preuß. Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	6	1200—2000	—
12 Saarbrücker	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	600—2000	—
13 Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	4	720—2000	—
14 Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	5	1200—2950	—
15 Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	1*	5	1900—2650	—
16 Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	2*	7	686—2286	—
II. Privatbahnen						
a) unter Staatsverwaltg.						
17 Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	11	720—2000	—
18 Hessische Nordbahn	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	4	1000—1500	—
19 a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer c. Stargard-Posener	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	6*	1000—2000	—
20 Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	600—2000	—
21 Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelmsbahn	Ratibor	—	3*	1000—1700	—
22 a. Gößnitz-Geraer b. Greiz-Brunner	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	—	—*	—*	—
23 a. Löbau-Zittauer b. Zittau-Reichenberger	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
b) in Privatverwaltung.						
24 Alberts-Bahn	Direktorium der Alberts-Bahn	Dresden	—	4	200—300	1260—2520
25 Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
26 Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	1	3429	—
27 Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	2165—4330
28 a. Berlin-Hamburger	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G.	Berlin	—	3	2500—6000	—
b. Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Hamburg	5	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Potsdam	2	4	800—4000	—
30 Berlin-Stettiner (a. Stammbahn ꝛc. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche)	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	—	7	500—5000	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	8*	—	—	—
32 Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	745
34 Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	7	—	—	—
35 Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G.	Homburg	7	—	—	2873
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G.	Köln	7	—	—	—

	1		2			
			Mitglieder der Verwaltung.			
II. Privatbahnen. (Forts.)	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.		a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
37 Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	3	2	2200—2400	—
40 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	Direktorium der Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	—	9	zus. 14 250	—
42 Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E. G.	Schwerin	—	5	300—3000*	—
43 Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G.	Breslau	6*	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Ges.	Glogau	2	3	100—250	—
45 Oppeln-Tarnowitzer	Direktion der Oppeln-Tarnowitzer E.-G.	Breslau	7*	—	—	—
46 Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath der Ostpreußischen Südbahn-Ges.	Königsberg i. Pr.	13	—	—	—
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh	24	2	2857—4572	—
48 Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	6*	—	—	—
49 Schleswigsche	Direktion der Schleswigschen E.-G.	Flensburg	8	1	2400	—
50 Taunus-E.	Verwaltungsrath der Taunus-E.-G.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
51 a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1800	—
52 Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger E.-G.	Tilsit	15*	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.						
53 Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
54 Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westbahn	Wien	12	—	—	—
55 Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. priv. Brünn-Rossitzer E.	Brünn	6	—	—	—
56 Buschtêhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn)	Direktion der K. K. a. priv. Buschtêhrader E.	Prag	8	—	—	je 1892
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsr. der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	20	—	—	107 178
58 Graz-Köflacher	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Graz-Köfl. E. u. Bergb.-Ges.	Wien	7	—	—	4600
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	12	—	—	33 600
60 Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn)	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	je 1866
61 Lemberg-Czernowitzer	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Lemberg-Czernowitzer E.-G.	Wien	—	12	1667—2333	—
62 Mohacs-Fünfkirchener	Administr. d. ersten K. K. priv. Donau-Dampfschiff.-G.	Wien	6	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. der K. K. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Süd-Nordd. Verbindgsb.	Wien	11	—	—	—
66 Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-E.-G.	Wien	15	—	—	—
67 Turnau-Kralup-Prager	Verwaltgsr. d. K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager E.-G.	Prag	12	—	—	—
Fremdländische Bahnen.						
68 Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Lüttich u. Brüssel	9	—	—	—
69 Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
70 a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion der Warschau-Wiener u. Warschau-Bromberger Eisenbahn	Warschau	—	3	2000—4000	1000—2000
71 Niederländische Staats-E.	Direktion d. Gesellsch. für d. Betrieb d. Niederl. Staats-Eisenb.	Haag	—	5	4570	—

	I. Staatsbahnen.	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 Zahl der Mitglieder b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2	Bayerische	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten	—	—	—	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	Großherzogl. Mecklenburgisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
5	Main-Neckar	Königl. Preuß. Handelsministerium, Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen u. Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	Kgl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe u. öffentl. Arb.	—	—	—	—
7	Hannoversche					
8	Main-Weser	Königl. Preuß. Ministerium für Handel ꝛc. und Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen	—	—	—	—
9	Nassauische					
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.					
11	Preuß. Ostbahn	Königl. Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	—	—	—	—
12	Saarbrücker					
13	Westfälische					
14	Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	—	—	—	—
15	Sächsische westliche					
16	Württembergische	Königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltg.					
17	Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Gesellschafts-Deputation	15	15	—	—
18	Hessische Nordbahn	Gesellschafts-Deputation	5	—	—	—
19	a. Oberschlesische	Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.	15	6	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer					
	c. Stargard-Posener	Verwaltger. d. Starg.-Pos. E.	5	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	Verwaltungsrath	6	3	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abth. für öffentliche Arbeiten u. Verkehrsmittel — Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.					
24	Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß	12	—	Ober Inspektor	800
25	Altona-Kieler	Ausschuß	25	—	—*	—
26	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung	18	—	Direktor	3429
27	Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath	13	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3140
28	a. Berlin-Hamburger	Ausschuß	30	—	—*	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß	20	—	Sub-Direktor	1620
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	Gesellschafts-Ausschuß	28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied des Directorii)	3000
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	Verwaltungsrath	15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3500
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Ausschuß	9	7	Betriebs-Direktor / Spezial-Direktor	2400* / 2000
32	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	1714
33	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c
34	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß	5	—	4 Oberbeamte*	—
35	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1143
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1800

	II. Privatbahnen. (Forts.)	3 Kontrolirende Behörde.	4 Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	4 Zahl der Mitglieder b. stellvertretende.	5 Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	5 Gehalt. Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächtig. u. Betr.-Dir.	1700*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Gesellschafts-Ausschuß	7	—	Direktions-Sekretär	572
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	Ausschuß	15	—	—	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	2000
41	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	Ausschuß	24	6	Betriebs-Direktor	2000
42	Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—*	—
43	Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	Spezial-Direktor	1250
44	Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1600
45	Oppeln-Tarnowitzer	Aufsichtsrath	11	3	Ober-Ingenieur, Spezial- u. Betriebs-Direktor	2500
46	Ostpreußische Südbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2500
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer	Verwaltungs-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
48	Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion)	3000
49	Schleswigsche	—	—	—	Betriebs-Direktor	7776
50	Taunus-E.	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	2714
51	a. Thüringische	Verwaltungsrath	12*	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	2500
	b. Werra-E.	Verwaltungsrath	12	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	1500
52	Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1200
	Oesterreichische Bahnen.					
53	Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	—	Administrativer Direktor Technischer Betriebschef	2000 1880
54	Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	3000 2400
55	Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebsleiter	2667
56	Buschtêhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn)	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2667
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	10 500
58	Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	1	General-Sekretär Betriebs-Direktor	2000 2000
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspektor General-Sekretär	7666 7666
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn)	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- u. Betriebs-Direktor	9100
61	Lemberg-Czernowitzer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 000
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	Betriebs-Direktor	—
63	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 666
64	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19 200
65	Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	1	Direktor	3333
66	Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
67	Turnau-Kralup-Prager	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2000
	Fremdländische Bahnen.					
68	Lüttich-Mastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	2200
69	Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ingenieur der Gesellschaft	3429
70	a. Warschau-Wiener	Verwaltungsrath	10	—		
1	b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath	10	—	Ober-Ingenieur	1500*
71	Niederländische Staats-E.	Verwaltungsrath	15	—	Sekretär der Gesellschaft	—

		6	7
	I. Staatsbahnen.		**Die Bahn führt**
		von	**über**
1	Badische	Mannheim u. Würzburg	Heidelberg, Carlsruhe und Basel (u. s. w. wie Seite 133)
2	Bayerische	Lindau	Augsburg, Nürnberg, Bamberg und Neuenmarkt (u. s. w. wie Seite 134)
		Ulm	Augsburg und München (u. s. w. wie Seite 135)
3	Braunschweigische	d. Braunschw.-Hannover. Gr.	Braunschweig, Wolfenbüttel (Zweigbahn über Börßum nach Harzburg und von Börßum nach der Grenze bei Holzminden), Jerxheim (Zweigbahn nach Helmstedt)
4	Friedrich-Franz-E.	Güstrow	Teterow, Malchin, Stavenhagen und Neubrandenburg
5	Main-Neckar	Frankfurt a. M.	Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
6	Bebra-Hanauer	Bebra	Hersfeld nach Fulda und von Wächtersbach
7	Hannoversche	Hannover	Lehrte (u. s. w. wie S. 140) nach d. Braunschwgsch. Gr., Harburg, Bremen u. Geestemünde
8	Main-Weser	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
9	Nassauische	Wiesbaden	Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Nassau, Diez, Limburg und Weilburg
10	a. Niederschlesisch-Märkische	Berlin	Frankfurt a.O., Guben, Sorau, Hansdorf, Kohlfurt (Zwgb. n. Görlitz), Liegnitz u. Neumarkt
	b. Schlesische Gebirgsbahn	Kohlfurt und Görlitz	Lauban, Reibnitz, Hirschberg und Ruhbank
11	Preuß. Ostbahn	Berlin	Cüstrin (Zwgb. nach Frankfurt a. O.), Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zwgb. über Thorn nach der Gr. bei Otlotzyn), Dirschau (Zwgb. über Danzig nach Neufahrwasser), Königsberg u. Insterburg
12	Saarbrücker	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken
		St. Johann-Saarbrücken	Saarlouis, Merzig, Saarburg u. Conz (Zweigb. nach der Grenze bei Wasserbillig)
13	Westfälische	der Grenze bei Haueda	Warburg, Altenbeken (Zwgb. nach der Gr. bei Hörter), Paderborn, Soest, Hamm u. Münster
14	Sächsische östliche	Dresden	Pirna nach Bodenbach, von Dresden über Bautzen nach Görlitz und von Tharandt
15	Sächsische westliche	Leipzig	Gößnitz, Werdau, Reichenbach (u. s. w. wie Seite 150)
16	Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Plochingen, Ulm (u. s. w. wie Seite 151)
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltg.		
17	Bergisch-Märkische	Aachen	Gladbach, Düsseldorf, Elberfeld (u. s. w. wie Seite 152)
18	Hessische Nordbahn	Gerstungen	Bebra, Guntershausen, Kassel, Hümme (Zweigb. nach Carlshafen)
19	a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Cosel, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigbahn über Fraustadt nach Glogau)
	c. Stargard-Posener	Posen	Samter, Wronke, Kreuz, Woldenberg und Arnswalde
20	Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Creuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21	Wilhelms-Bahn	Cosel	Nendza (Zweigb. nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Loebschütz) und Annaberg
22	a. Gößnitz-Geraer	Gößnitz	Schmölln und Ronneburg
	b. Greiz-Brunner	Greiz	
23	a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
	b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau und Kratzau
	b) in Privatverwaltung.		
24	Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel (mehrere Zweigb. nach Kohlenbergwerken ꝛc.)
25	Altona-Kieler	Altona	Neumünster nach Neustadt, Rendsburg (u. s. w. wie Seite 164)
26	Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring, Regensburg (u. s. w. wie Seite 165)
27	Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigb. nach Roederau), Wittenberg (Zweigbahn nach Dessau und Cöthen), Bitterfeld (Zweigb. nach Leipzig und Dessau)
28	a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigb. nach Lauenburg)
	b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	Berlin	Neustadt-Eberswalde (Zweigb. nach Wriezen), Angermünde (u. s. w. wie S. 169)
	b. Hinterpommer.	Stargard	Freienwalde, Labes, Schivelbein und Belgard (Zweigb. nach Colberg)
	c. Vorpommersche	Angermünde	Pasewalk, (Zweigb. nach Stettin), Anklam, Züssow (Zweigb. nach Wolgast), Greifswald
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
		Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
32	Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Wilhelmsbad, Hanau und Gr. Auheim
33	Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
34	Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Mainz nach der Grenze bei Worms und nach Frankfurt a. M., von Mainz über Darmstadt (u. s. w. wie Seite 175)
35	Homburger	Homburg v. d. Höhe	
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zweigbahnen nach Ruhrort und nach Emmerich), Dortmund, Hamm und Bielefeld
		Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
							Mittlerer Jahresdurchschnitt					
nach	Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	Kilometer	Meilen	Meilen	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	
Konstanz	96,21	724,67	—	3,26*	99,47	749,19	96,82	729,26	101,0	39,15*	294,88	1
Hof / Salzburg	179,87 / 190,44	1355,25 / 1434,39	7,26	41,61	213,32 / 224,39	1608,22 / 1689,35	214,24	1618,03	213,32 / 224,39	18,85	142,0	2
Oschersleben	33,19	249,94	—	1,72	34,91	262,94	—	—	33,5 u. 1,75*	11,09*	83,53	3
v. Pr. Mecklenbg. Grenze	15,44	116,29	—	—	15,44	116,29	—	—	15,44	—	—	4
Heidelberg	11,63	87,60	—	—	11,63	87,60	—	—	11,82	10,25	77,20	5
Hanau	11,8	88,87	—	—	11,8	88,87	10,4	78,33	11,8	—	—	6
Minden und Kassel	114,06	859,10	1,32	10,27	122,61	923,50	121,05	911,75	—	50,36	383,08	7
Frankfurt a. M.	26,43	199,11	—	—	26,43	199,11	—	—	27*	26,43	199,11	8
Wetzlar	25,04	188,88	—	—	25,04	188,88	—	—	25,14	—	—	9
Breslau	51,62	388,80	—	—	51,62	388,80	—	—	51,9	51,31	386,47	10a
Waldenburg	20,07	151,17	—	—	20,07	151,17	15,81	119,04	20,10	—	—	- b
v. Russ. Gr. bei Eydtkuhnen	121,78	917,25	—	—	121,78	917,25	114,23	861,15	121,40	29,19*	219,86	11
v. Franz. Gr. bei Forbach / Trier	18,614	140,20	—	0,94*	19,55	147,28	—	—	19,55	4,36*	32,84	12
Rheine	33,91	255,41	0,61	—	33,30	250,82	—	—	33,32	6,14	46,25	13
Soest	22,90	167,50	—	3,12	25,72	193,72	—	—	26,39	22,32	168,12	14
Hof und Eger	66,29	499,22	—	4,06	70,31	529,80	70,30	529,50	71,1	39,58	298,15	15
Friedrichshafen	81,07	610,62	0,09	0,19	81,47	613,63	79,21	596,61	81,78	20,27*	152,67	16
Soest und Siegen	77,26	581,92	—	0,40*	77,66	584,94	74,45*	560,76	79,57*	24,08*	181,39	17
der Grenze bei Haneda	19,20	144,61	—	0,62	19,82	149,23	—	—	20,25	1,85*	13,93	18
Oswiecim	36,06	271,60	2,0	—	34,06*	256,54	—	—	33,2 resp. 34,0*	26,06*	196,29	19a
Posen	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,9	—	—	- b
[illegible]ard	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,7	—	—	- c
[illegible]chen	16,0	120,518	—	—	16,0	120,518	—	—	16,13	—	—	20
[illegible]renzebei Oberberg	22,76	171,42	0,10	2,03	24,74	186,34	—	—	24,7	—	—	21
[illegible]	4,62	34,80	—	—	4,62	34,80	—	—	4,6	0,03	0,23	22a
[illegible]	1,36	10,24	—	—	1,36	10,24	—	—	1,4	—	—	- b
[illegible]	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30	23a
Reichenberg in Böhmen	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—	- b
Tharandt	5,11	38,49	—	—	5,11	38,49	—	—	Dpt6. 2,0 Zwg6. 3,2	0,29	2,18	24
Kiel	32,2	242,53	—	0,6	32,8	247,05	32,3	243,28	32,8	15,52*	116,90	25
Nürnberg und Eger	82,5	621,30	1,1	—	81,4	613,10	—	—	81,5	0,575*	4,34	26
Halle	47,398	357,0	—	1,745	49,143	370,12	—	—	50,5	20,822*	156,83	27
Bergedorf (die Hamburg gehört)	37,63	283,43	—	2,09	39,72	299,17	—	—	40,0	35,89*	270,32	28a
Bergedorf	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	—	2,09	15,742	- b
Magdeburg	19,54	147,17	—	—	19,54	147,17	—	—	20,0	18,21	142,43	29
Stargard	29,50	222,19	—	—	29,63*	223,62	—	—	29,63	10 63*	79,99	30a
Cöslin	22,43	171,96	—	—	22,80*	171,72	—	—	22,80	—	—	- b
Stralsund	30,43	229,20	—	—	30,47*	229,30	—	—	30,47	—	—	- c
Waldenburg resp. Hermsdorf / Dombsein	22,[illegible]	172,[illegible]	—	—	22,[illegible]	172,[illegible]	—	—	22,8	—	—	31
der Bayer. Gr. bei Rahl / (excl. Bhf. des Mitanschlusses)	3,29	24,[illegible]	—	2,17	5,46	41,[illegible]	—	—	5,55	—	—	32
Itzehoe	4,50	33,93	—	—	4,50	33,93	—	—	4,5	—	—	33
Aschaffenburg	24,99*	183,72	—	—	24,99	183,72	—	—	25,94	5,23*	39,40	34
Frankfurt a. M.	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—	35
Linden / Gießen	72,334	544,741	2,107	—	70,217	528,474	—	—	70,217	39,999*	301,272	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	6	7
			Die Bahn führt
		von	über
37	Leipzig-Dresdener	Leipzig	Borsdorf (Zweigb. nach Leisnig), Riesa, Röderau u. Coswig (Zweigb. nach Meißen)
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof
39	a. Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
	b. Lübeck-Hamburger	Lübeck	Oldesloe und Wandsbeck
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Lodderburg), Cöthen und Halle
41	a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg / Halberstadt	Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg / Frose, Aschersleben, Güsten (Zweigb. nach Staßfurt) und Bernburg
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Wolmirstedt, Tangerhütte (Zweigb. nach Köthen), Stendal, Osterburg und Seehausen
42	Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigbahn nach Wismar), Bützow (Zweigbahn nach Güstrow)
43	Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
44	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Sprottau und Sagan
45	Oppeln-Tarnowitzer	Oppeln	Malapane, Klein-Stanisch, Zawadzki und Tworog
46	Ostpreußische Südbahn	Pillau	Königsberg, Pr. Eylau und Bartenstein
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	b. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken und von Schwarzenacker nach St. Ingbert), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zwgb. über Speyer u. Germersheim), Ludwigshafen u. Frankenthal
	b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigb. nach Maximiliansau)
	c. Neustadt-Dürkheimer	Neustadt	Deidesheim
48	Rheinische	Köln	Düren und Aachen (u. s. w. wie Seite 185), nach Herbesthal und Eupen, von Köln nach Nymwegen und Zevenaar
49	Schleswigsche	Rendsburg	Klosterkrug, Oster-Ohrstedt (Zweigb. nach Tonning), Nordschleswigsche Weiche (Flensburg-Tingleff (Zweigb. nach Tondern), Rothenkrug, Wojens (Zweigb. nach Hadersleben)
50	Taunus-E.	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
51	a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigb. nach Leipzig), Weißenfels (Zweigb. nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Dietendorf (Zweigb. nach Arnstadt), Gotha und Eisenach
	b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
52	Tilsit-Insterburger	Tilsit	Szillen und Grünheide
	Oesterreichische Bahnen.		
53	Aussig-Teplitzer	Aussig	Karbitz, Mariaschein (16 Kohlenzweigbahnen), Teplitz und Ullersdorf
54	Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rokitzan, Chrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschan und Taus
55	Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz und Tetschitz
56	Buschtêhrader: a. Kralup-Aladno	Kralup	Brandeisl
	b. Prag-Wejhybka	Prag	Rössel
	c. Pferde-Bahn	Wejhybka	Rinholec
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigbahn nach Wieliczka), Podleze (Zweigb. nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow und Przemysl
58	Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	Wien	Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn (u. s. w. wie S. 195)
60	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigbahn nach Gmunden), Vöcklabruck und Frankenmarkt
	b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Lest, Angern, Holkau
61	Lemberg-Czernowitzer	Lemberg	Chodorow, Bulaczowce, Halicz, Stanislau und Kolomea
62	Mohacs-Fünfkirchener	b. Kohlengr. bei Fünfkirchen	Ueszög und Villany
63	a. Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
	b. Oesterreichische südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pest, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Zwgb. nach Oravitza)
	c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L., Wieselburg und Raab
64	a. Südbahn, Oesterreichische	Wien / Pragerhof	Mödling, Wiener-Neustadt, Graz, Marburg, Steinbrück, Laibach (u. s. w. wie S. 199) / Gr. Kanizsa (Flügelbahn nach Oedenburg) und Stuhlweißenburg
	b. Tiroler	Kufstein	Hall, Innsbruck, Botzen, Neumarkt, St. Michele, Trient und Roveredo
65	Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zweigb. nach Schwadowitz), Falgendorf und Turnau
66	Theiß-Bahn	Czegled	Szelnek (Flügelb. nach Arad), Püspök-Ladany (Flügelb. nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokay und Miskolcz
67	Turnau-Kralup-Prager	Turnau	Münchengrätz und Jungbunzlau
	Fremdländische Bahnen.		
68	Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
69	Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
70	a. Warschau-Wiener	Warschau	Skierniewice (Zwgb. nach Lowicz), Rokicin, Petrikau, Radomsk u. Zakkowice (Zwgb. nach Granica)
	b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Ostrow und Wloclawek
71	Niederländische Staats-E.	Harlingen	Leeuwarden (u. s. w. wie Seite 205), Meppel, Zwolle, Zutphen

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
							Mittlerer Jahresdurchschnitt					
n a c h	Meilen (à 7500 Klafter = 7½ Meilen)	Kilometer	Meilen	Meilen	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	
Dresden	22,15	166,98	—	—	22,15	166,98	19,65	148,0	21,7	16,53	124,50	37
Fürth	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—	38
Büchen Hamburg	14,6	109,97	—	—	14,6	109,97	—	—	14,6	—	—	39
Leipzig	17,82	134,22	—	1,54	19,36	145,92	—	—	19,5	15,71*	118,78	40
Thale Aethen	22,82	171,84	—	—	22,82	171,48	—	—	23*	6,2*	46,69	41a
Wittenberge	14,3*	107,71	—	—	14,3	107,71	—	—	14,3*	0,10	0,768	- b
Rostock	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,3	—	—	42
Neisse	5,83	43,91	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	—	—	43
Hansdorf	9,30	71,35	—	—	9,30	71,35	—	—	9,5	—	—	44
Tarnowitz	10,12	76,22	—	—	10,12	76,22	—	—	10,5	—	—	45
Nassenburg	19,82	149,28	—	—	19,82	149,28	14,84	111,77	19,82	—	—	46
d. Bayer.-Hess. Gr. bei Worms	23,98	180,75	—	—	23,98	180,75	23,53	177,70	21,40	16,83	126,75	47a
Weißenburg	8,36	62,96	—	—	8,36	62,96	—	—	8,50	4,10	30,89	- b
Türkheim	2,065	15,55	—	—	2,065	15,55	—	—	2,10	—	—	- c
Bingerbrück	66,44	500,43	—	2,55	68,99	519,63	66,82	503,99	69	26,74	201,41	48
d. Schlesw.-Jütischen Gr.	29,8	224,45	—	—	29,8	224,45	28,14	211,95	30	—	—	49
Biebrich a. Wiesbaden	6,71	50,54	—	—	6,71	50,54	—	—	6,71*	4,12	31,033	50
Gerstungen	38,60	290,74	—	—	38,60	290,74	38,104	287,0	38,9	25,16*	189,51	51a
Coburg u. Sonneberg	19,93	150,26	—	2,76	22,71	171,05	—	—	22,75	—	—	- b
Insterburg	7,16	53,93	—	—	7,16*	53,93	—	—	7,1	—	—	52
Dux	5,15	38,79	—	—	5,15	38,79	4,42	33,29	4,5	—	—	53
Furth am Walde	25,77	194,1	—	0,89	26,66	200,80	—	—	27,19	—	—	54
Reg. Gottes u. Zbeschau	3,75	28,245	—	—	3,75	28,245	—	—	3,0*	—	—	55
Aussig	3,73	28,09	—	0,41*	4,14	31,18	—	—	3,0	—	—	56a
Leitmeritz	3,26	24,55	—	—	3,26	24,55	—	—	3,3	—	—	- b
Laun (Pine)	4,20	31,64	—	—	4,20	31,64	—	—	4,2	—	—	- c
Neustadt a. d. Haardt	46,81	352,542	—	—	46,81	352,542	—	—	47,5	—	—	57
Neutitschein	5,31	40,0	—	—	5,31	40,0	—	—	5,5	—	—	58
Krakau	80,77	608,36	0,43	—	80,34	605,12	—	—	82,5	23,0	173,24	59
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	57,47	432,86	0,75	0,21	56,93	428,50	—	—	56,5	5,05*	38,01	60a
Budweis	17,37	130,83	—	—	17,37	130,83	—	—	17,37	—	—	- b
Czernowitz	35,11	264,45	—	—	35,11	264,45	—	—	35,0	—	—	61
Mehacs	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	—	—	62
der Böhm.-Sächsischen Gr.	63,81	480,62	1,50	—	62,31	469,31	—	—	62,44	13,64	102,73	63a
Bazias	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15	14,66	110,45	- b
Neu-Szöny	20,93	157,64	—	—	20,93	157,64	—	—	21,22	—	—	- c
Triest Ofen und Neu-Szöny	210,31	1584,05	0,30	—	210,01	1581,79	—	—	215,0	64,44*	485,36	64a
der Landesgrenze bei Aa	40,78	307,15	1,0	—	39,78	299,62	29,01	218,50	41,5	3,24	24,40	- b
Reichenberg i. B.	26,18	197,19	—	—	26,18	197,19	—	—	27,0	—	—	65
Raschau	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	79,06	0,56	4,21	66
Kralup	11,52	86,819	—	—	11,52	86,819	—	—	11,5	—	—	67
Maastricht	3,86	29,07	—	—	3,86	29,07	—	—	3,93	3,86	29,07	68
d. Preuß. Gr. bei Emmerich	21,70	163,44	—	1,51	23,21	175,04	—	—	24,5	17,20	129,53	69
d. Preuß. Gr. b. Sosnowice	46,4	349,44	—	—	46,4	349,44	—	—	46,4	—	—	70a
d. Preuß. Gr. bei Otloczyn	18,7	140,84	—	—	18,7	140,84	—	—	18,7	—	—	- b
Aruheim u. Salzbergen	83,02	625,24	0,37	—	82,65	622,47	79,91	601,78	82,02	—*	—	71

	I. Staatsbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am
1	Badische	12. Septbr. 1840	10. Oktbr. 1867
2	Bayerische	1. Juni 1838	1. Oktbr. 1866. 14. Nov. 1867
3	Braunschweigische	1. Dezbr. 1838*	10. Oktbr. 1865
4	Friedrich-Franz-E.	15. Nov. 1864	1. Januar 1867
5	Main-Neckar	22. Juni 1846	1. August 1846
6	Bebra-Hanauer	(22. Januar 1866. 1. Mai 1867.)	. . .* . . .
7	Hannoversche	19. Mai 1844	1. August 1867
8	Main-Weser	19. Dezbr. 1849	15. Mai 1852
9	Nassauische	11. August 1856*	10. Januar 1863
10	a. Niederschlesisch-Märkische	23. Oktbr. 1842	15. Oktbr. 1846
	b. Schlesische Gebirgsbahn	20. Septbr. 1865	15. August 1867
11	Preuß. Ostbahn	27. Juli 1851*	1. Oktbr. 1867
12	Saarbrücker	15. Sept. 1850*	29. August 1861
13	Westfälische	4. Oktbr. 1850*	10. Oktbr. 1865
14	Sächsische östliche	1. August 1848*	11. August 1862
15	Sächsische westliche	19. Sept. 1842*	14. Januar 1867
16	Württembergische	22. Oktbr. 1845*	1. Dezbr. 1866*
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.		
17	Bergisch-Märkische	20. Dezbr. 1838*	4. Dezbr. 1867
18	Hessische Nordbahn	10. April 1848	25. Septbr. 1849
19	a. Oberschlesische	22. Mai 1842	16. März 1863
	b. Breslau-Posen-Glogauer	29. Oktbr. 1856	18. Mai 1858
	c. Stargard-Posener	10. August 1847	10. August 1848
20	Rhein-Nahe-E.	15. Juli 1858	26. Mai 1860
21	Wilhelms-Bahn	1. Januar 1846*	16. August 1865
22	a. Gößnitz-Geraer	. . . . .	28. Dezbr. 1865
	b. Greiz-Brunner	. . . . .	23. Oktbr. 1865
23	a. Löbau-Zittauer	. . . . .	10. Juni 1848
	b. Zittau-Reichenberger	. . . . .	1. Dezbr. 1859
	b) in Privatverwaltung.		
24	Alberts-Bahn	Hptb. 28. Juni 1855	Zwgb. 1. April 1857
25	Altona-Kieler	18. Sept. 1844*	19. Mai 1867
26	Bayerische Ostbahnen	3. Novbr. 1858	15. Oktbr. 1865
27	Berlin-Anhaltische	1. Sept. 1840*	(3. August 1859. Verpachtet v. 1. Nov. 1863.)
28	a. Berlin-Hamburger	15. Oktbr. 1846	15. Dezbr. 1846
	b. Hamburg-Bergedorfer	. . . . .	17. Mai 1842
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	22. Septbr. 1838	7. August 1846*
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	1. August 1842	1. Januar 1867
	b. Hinterpommer.	. . . . .	1. Juni 1859
	c. Vorpommersche	16. März 1863	1. Nov. 1863
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	29. Oktbr. 1843	1. Nov. 1858
32	Frankfurt-Hanauer	10. Septbr. 1848	22. Juni 1854
33	Glückstadt-Elmshorner	19. Juli 1845	15. Oktbr. 1857
34	Hessische Ludwigs-E.	23. März 1853*	3. Januar 1863
35	Homburger	. . . . .	10. Septbr. 1860
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	20. Dezbr. 1845	12. Januar 1862*

	II. Privatbahnen. (Forts.)	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am
37	Leipzig-Dresdener	24. April 1837	28. Oktbr. 1867*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	. . . . .	7. Dezbr. 1835
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	16. Oktbr. 1851*	1. August 1865
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19. Juni 1839	(18. August 1840. Zwgb. 12. Mai 1857.)
41	a. Magdeburg-Halberstädter	15. Juli 1843	10. Oktbr. 1865
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7. Juli 1849	25. Oktbr. 1851
42	Mecklenburgische	1. Mai 1847	13. Mai 1850
43	Neisse-Brieger	25. Juli 1847	26. Nov. 1848
44	Niederschlesische Zweigbahn	. . . . .	1. Nov. 1846
45	Oppeln-Tarnowitzer	16. Februar 1857	24. Januar 1858
46	Ostpreußische Südbahn	11. August 1865	1. Nov. 1867
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11. Juni 1847*	1. Juni 1867*
	b. Pfälzische Maximiliansb.	18. Juli 1855	(28. November 1855. Zwgb. 14. März 1864.)
	c. Neustadt-Dürrheimer	. . . . .	6. Mai 1865
48	Rheinische	2. August 1839	15. Dezbr. 1867
49	Schleswigsche	25. Oktbr. 1854*	26. Juni 1867
50	Taunus-E.	26. Septbr. 1839	(3. August 1840. Zwgb. 22. Mai 1847.)
51	a. Thüringische	6. Juni 1846	16. Mai 1867
	b. Werra-E.	2. Nov. 1858	20. Januar 1859
52	Tilsit-Insterburger	. . . . .	16. Juni 1865
	Oesterreichische Bahnen.		
53	Aussig-Teplitzer	20. Mai 1858*	15. Juli 1867
54	Böhmische Westbahn	15. Oktbr. 1861	2. April 1863
55	Brünn-Rossitzer	2. Januar 1856	10. August 1862
56	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	5. Novbr. 1855	30. Juli 1856
	b. Prag-Wejbybka	im Jahre 1833	1. Nov. 1863. im Jahre 1836
	c. Pferde-Bahn		
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	20. Februar 1856	5. Nov. 1861
58	Graz-Köflacher	. . . . .	3. April 1860
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	6. Januar 1838	1. Januar 1858
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	15. Dezbr. 1858	1. Septbr. 1861
	b. Pferde-Bahn	. . . . .	1. Mai 1836
61	Lemberg-Czernowitzer	. . . . .	1. Septbr. 1866
62	Mohacs-Fünfkirchener	1. Dezbr. 1854	1. Dezbr. 1858
63	a. Oesterreichische nördliche	24. August 1845	8. April 1851
	b. Oesterreichische südöstliche	16. Juli 1846	20. Juli 1858
	c. Wien-Neu-Szönyer	13. Septbr. 1846	11. August 1856
64	a. Südbahn, Oesterreichische	im Jahre 1841	21. Septbr. 1865
	b. Tiroler	25. Nov. 1858	24. August 1867
65	Süd-Norddeutsche	4. Nov. 1857	1. Mai 1859
66	Theiß-Bahn	23. Nov. 1857	14. August 1860
67	Turnau-Kralup-Prager	. . . . .	15. Oktbr. 1865
	Fremdländische Bahnen.		
68	Lüttich-Mastrichter	. . . . .	24. Nov. 1861
69	Niederländische Rhein-E.	28. Dezbr. 1843*	15. Februar 1856
70	a. Warschau-Wiener	im Juni 1845	im April 1848
	b. Warschau-Bromberger	1. Dezbr. 1861	4. Dezbr. 1862
71	Niederländische Staats-E.	1. Oktbr. 1863	. . .* . . .

Abschnitt B.

Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.

Die betreffenden Nachrichten sind in der Statistik pro 1863 Kol. 16—75 enthalten.

II. Anlage-Kapital.

	I. Staatsbahnen.	75	76	77	78					
					II. Anlage=					
					Verwendet sind für:					
					Bahnkörper					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	235 690	5 438 839	10 214 565	in Kol. 78a	214 437	3 881 924	in Kol. 78d	2 792 773
2	Bayerische { a. Staatsbahnen	—	310 460	11 020 818	17 620 525	476 475	225 999	in Kol. 78a	3 149 748	10 346 202
	{ b. gepcht. Zweigb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	in Kol. 84	880 257	3 563 658	in Kol. 78a	in Kol. 78a	178 788	in Kol. 78f	1 014 261
4	Friedrich-Franz-E.	—	27 138	162 215	1 226 936	49 071	4881	86 383	139 233	26 105
5	Main-Neckar	—	292 064	992 857	842 920	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	995 177
6	Hebra-Hanauer	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	—*	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	40 469	2 418 724	3 469 210	105 671	21 112	469 249	419 863	839 559
9	Nassauische	—	in Kol. 84	2 588 885	2 680 848	in Kol. 78e	37 465	111 896	2 568 431	in Kol. 78e
10	a. Niederschlesisch-Märkische	20 975 000*	111 000	3 114 521	3 080 842	" " 78a	100 520	477 574	in Kol. 78f	3 130 528
	b. Schlesische Gebirgsbahn	—	44 726	825 746	2 058 759	—	23 671	810 343	" " 78f	1 206 970
11	Preuß. Ostbahn	—	1 503 725	3 726 285	6 268 039	in Kol. 78a	103 820	470 084	1 854 357	7 840 293*
12	Saarbrücker	—	in Kol. 84	1 177 765	2 639 474	112 385	41 761	150 405	in Kol. 78f	1 107 280
13	Westfälische	—	222 064*	1 255 576	2 912 617	325 418	92 344	74 817	" " 78f	2 329 083
14	Sächsische östliche	—	54 901	1 690 350	11 101 305	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a
15	Sächsische westliche	—	99 646	2 280 953	27 571 121	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a
16	Württembergische	—	194 437	5 973 531	8 243 142	1 081 348	318 258	192 229	5 040 824	" " 78e
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	83 000 000	in Kol. 84*	6 460 967	8 579 268		in Kol. 78a	1 037 497	3 907 678	in Kol. 78e
18	Hessische Nordbahn	11 600 000	205 648	912 162	4 430 757		" " 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a
19	a. Oberschlesische	27 753 100*	in Kol. 84 entb.	1 070 142	1 584 312	in Kol. 78a entb.	191 625	" " 78c	" " 78f	1 465 634
	b. Breslau-Posen-Glogauer	12 250 000		591 042	733 099		844	122 270	202 073	1 493 315
	c. Stargard-Posener	7 300 000		240 795	518 082	34 156	1669	50 663	in Kol. 78f	411 588
20	Rhein-Nahe-E.	18 000 000		2 160 770	3 541 956	551 074	29 520	63 559	541 916	1 872 305
21	Wilhelms-Bahn	9 500 000	24 369	348 458	1 458 440		—	103 741	in Kol. 78f	523 059
22	a. Gößnitz-Geraer	1 597 100	15 387	275 150	965 774					—
	b. Greiz-Brunner	394 000	9627	41 484	230 558	in Kol. 78a entb.	in Kolonne 78d	in Kolonne 78d	in Kolonne 78d	—
23	a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8347	227 138	1 840 337					in Kol. 78a
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	227 695	2 707 252					" " 78a
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	2 400 000	10 652	226 750	274 280	in Kol. 78e	in Kol. 78e	in Kol. 78e	569 116	in Kol. 78e
25	Altona-Kieler	11 870 000	165 254*	445 395	1 118 656*	" " 78a	" " 78a	" " 78a	in Kol. 78a	" " 78a
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	165 466	3 437 190	4 226 832	" " 78a	33 923	" " 78f		3 512 662
27	Berlin-Anhaltische	17 000 000	334 105	1 675 526	1 685 088	90 528	36 260	189 053		1 471 701
28	a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 162 689	1 793 956	109 781	51 880	42 340		1 422 992
	b. Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227	in Kol. 78f entb.	191 752
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	14 866 400	54 350	1 963 242	831 792	163 482	—	68 158		1 717 784
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc.	12 000 000	in Kol. 84	668 464	1 760 698	75 182	15 855	37 817	391 196	552 805
	{ b. Hinterpommer.	11 500 000	34 956	207 185	1 481 859	82 527	8161	52 664	338 722	492 753
	{ c. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 84	119 386	1 670 758	in Kol. 78a	26 967	90 342	355 188*	119 264
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	10 500 000	25 615	1 049 723	1 149 954	61 186	17 313	267 258	436 959	—
32	Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	572 537	145 937	in Kol. 78a	16 953	in Kol. 78e	25 946	90 617
33	Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	9444	212 254	196 432	" " 79	in Kol. 79	" " 79	in Kol. 79	in Kol. 79
34	Hessische Ludwigs-E.	16 171 428	114 857	1 899 911	1 265 889	178 770	75 618	43 326	466 950	1 616 658
35	Homburger	1 600 000	28 571	290 827	438 948	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	75 274 500*	1 402 723	4 632 757	7 313 615	" " 78a	144 744	379 230	" " 78f	8 207 373

	79	80		81	82	83	84	85	86	

Kapital.

Verwendet sind für:

5. Tunnels. Thlr.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.) Thlr.	Signal-Vorrichtungen a. optische. Thlr.	Signal-Vorrichtungen b. electro-magnetische Thlr.	Bahnhöfe und Wärterhäuser. Thlr.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortificatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.) Thlr.	Betriebsmittel. Thlr.	Insgemein, (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.) Thlr.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals. Thlr.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	
2 643 574	12 520 053	—	—	5 994 527	1 085 862	8 755 784	1 470 134	55 248 162*	*604 086**	*80 201**	1
952 178	22 478 140	in Kol. 81	in Kol. 81	8 820 512	—	12 127 413	3 606 528	87 397 311* / 91 134 998	*492 131** / *483 834**	*65 339* / *62 909*	2a
—	—	—	—	—	—	—	—	11 342 857*	*280 417*	*37 230*	- b
—	3 625 803	in Kol. 80b	46 246	999 507	—	1 280 534	827 246	12 416 300	*374 098*	*49 669*	3
—	1 153 248	8449	31 085	851 461	114 819	785 092	304 105	4 973 221	*322 100*	*42 766*	4
—	1 834 219	—	—	1 434 320	—	655 779	—	7 047 336	*605 961*	*80 449*	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	6
—	—	—	—	—	—	9 508 721	—	56 330 970*	*453 076**	*60 153**	7
—	4 975 624	in Kol. 80b	17 375	2 234 607	322 150	1 198 563	688 260	17 220 427*	*651 549**	*86 486**	8
1 722 475	2 683 057	" " 80b	73 297	1 526 728	282 040	2 016 290	2 428 182	18 719 594	*746 395*	*99 108*	9
—	9 895 568	" " 81	in Kol. 81	4 818 995	335 128*	9 096 651	2 924 106*	37 085 433	*718 431*	*95 384*	10a
253 300	2 317 118	" " 81	" " 81	848 021	—	1 572 898	403 670	10 365 213	*516 453*	*68 568*	- b
—	12 515 674	" " 80b	1 018 710	6 986 449	439 043	8 051 752	2 491 848	53 270 079	*437 429*	*58 076*	11
711 632	2 993 844	" " 80b	85 555*	1 850 382	8850	3 180 360	735 326	14 795 019	*794 833*	*105 528*	12
929 906	3 622 381	" " 80b	197 472	1 533 643	173 832	1 921 731	709 036	16 299 920	*480 682*	*63 819*	13
in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a	1 451 471	—	2 180 824	662 324	17 141 175*	*768 663*	*102 053*	14
" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	3 662 783	—	6 305 624	1 573 836	41 493 963*	*626 040*	*83 117*	15
1 815 068	9 606 936	" " 80b	12 464	5 928 131	530 781	5 413 865	2 166 060	46 517 075	*573 789*	*76 180*	16
2 447 822	12 073 506	in Kol. 81	in Kol. 81	4 804 749	2 102 443	9 830 144	6 510 143	57 754 217*	*778 149**	*103 312*	17
in Kol. 78a	2 282 169	" " 81	" " 81	791 639	—	992 841	1 777 948	11 393 164	*593 394*	*78 783*	18
—	5 956 012	in Kolonne 80b	116 390	1 997 140	258 628	6 158 053	1 602 242*	20 400 178*	*577 091**	*76 618*	19a
—	2 703 463		65 717	1 663 088	187 705	1 407 035	3 057 822	12 227 471	*439 205*	*58 312*	- b
—	2 304 483		79 978	690 343	115 470	1 459 736	801 298	6 708 261	*296 437*	*39 357*	- c
1 567 127	2 368 088		116 292*	665 973	355 112	1 459 520	1 015 900	16 309 112	*1 019 320*	*135 323*	20
689 120	1 955 905	—	4315	733 044	143 141	1 591 066	1 317 919	8 892 577	*390 711*	*51 873*	21
—	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	in Kolonne 78a	137 729	—	—	132 363	1 526 403	*330 390*	*43 862*	22a
—				52 787	—	46 564	12 980	394 000	*289 706*	*38 463*	- b
—				216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	*600 537*	*79 730*	23a
in Kol. 78a				329 583	—	248 392	103 118	3 624 592	*1 021 012*	*135 549*	- b
—	546 110	in Kol. 78e	in Kol. 78e	136 553	—	712 030	29 235	2 504 726	*490 161*	*65 077*	24
—	1 536 640	" " 79	5364	1 299 948	—	954 342	368 910*	(5 894 509* / 4 172 665*)	*306 926*	*40 750*	25
in Kol. 78f	8 393 232	—	88 891	3 123 705	497 242*	5 221 616	3 633 218	32 333 977	*391 927*	*52 035*	26
—	5 706 252	69 331	26 879	1 630 062	455 453	1 816 324	1 801 904	16 988 466	*358 421*	*47 586*	27
—	3 816 286	in Kol. 80b	108 457	1 907 550	—	1 581 084	1 136 265	13 973 036	*371 327*	*49 300*	28a
—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	*1 099 522*	*145 979*	- b
—	3 894 262	27 402	33 997	1 524 917	111 226	2 844 902	2 313 149	15 548 663	*795 735*	*105 651*	29
8300	3 693 498	in Kol. 81	in Kol. 81	1 798 331	125 337	1 707 684	833 844	11 672 011*	*395 661*	*52 532*	30a
—	2 468 315	15 644	37 096	1 245 454	87 104	1 337 603	1 431 185	9 321 228	*408 289*	*54 206*	- b
—	3 187 237	in Kol. 80b	257 401*	1 350 295	1 363 969*	1 559 532	942 288	11 042 627	*362 886*	*48 179*	- c
—	2 241 705	" " 80b	98 067	1 064 763	526 072	2 331 477	820 798	10 090 890	*440 746*	*58 517*	31
—	494 283	6765	in Kol. 80a	269 007	75 958	474 570*	125 897	2 310 953	*702 417*	*93 258*	32
—	235 757	in Kol. 79	" " 79	176 506	18 770	97 460	107 067	1 053 690	*234 153*	*31 088*	33
—	3 095 086	—	36 004	1 402 372	933 696	2 601 074	751 781	14 481 992	*593 767*	*78 826*	34
—	320 958	—	5678	150 263	45 696	149 385	161 674	1 592 000	*660 581*	*87 703*	35
1 269 871	10 724 410	in Kol. 80b	183 067	5 064 245	1 450 593	14 074 551	11 541 055	66 388 234*	*917 928**	*121 871**	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	75	76	77	78					
					II. Anlage=					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Verwendet sind für:							
			Vorarbeiten.	Grunderwerb.	Bahnkörper a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30 Fuß Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	17 500 000	in Kol. 84*	in Kol. 78a	9 444 692	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	2353	19 931	14 924*	593	2827	875	" " 78a	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	6 858 000	40 044	1 007 731	1 232 654	142 596	32 465	58 038	302 035	146 465
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 200 000	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79
41	a. Magdeburg-Halberstädter	12 600 000*	—	852 506	796 475	9641	6283	88 003	551 628	" " 78e
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	6 500 000	91 858*	375 446	474 709	in Kol. 78a	43 305	in Kol. 78c	in Kol. 78f	1 855 560
42	Mecklenburgische	6 298 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 603
43	Neisse-Brieger	1 200 000	7181	122 559	201 862	in Kol. 78a	in Kol. 81	27 297	50 783	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	2 500 000	9166	148 555	198 646	66	639	8192	106 548	205 978
45	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	64 634	117 853	159 388	20 479	31	26 130	49 004	110 541
46	Ostpreußische Südbahn	13 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	11 816 572	130 870	1 484 287	1 573 827	in Kol. 78a	6078	93 346	586 224	in Kol. 78a
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 714 285	67 856	529 756	397 982	" " 78a	1544	34 586	172 071	
	c. Neustadt-Dürkheimer	828 571	11 112	274 945	150 635	7888	1591	4115	45 479	
48	Rheinische	53 950 000*	1 694 623	7 425 713	4 767 931	in Kol. 78a	169 776	413 210	836 055	3 426 443
49	Schleswigsche	10 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	2 342 857	5495	378 727	1 325 521 / 81 546*	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
51	a. Thüringische	23 150 000*	60 400	2 336 823	3 244 062	267 854	12 739	671 578	418 662	2 228 609
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
52	Tilsit-Insterburger	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	2 583 333	47 150	344 865	806 859	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
54	Böhmische Westbahn	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 789	35 186	562 397	747 126
55	Brünn-Rossitzer	1 761 600	7420	149 134	689 234	—	8410	—	—	—
56	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	2 464 000	44 959	103 296	359 255	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	—
	b. Prag-Wejhybka		—	69 356	78 268					—
	c. Pferde-Bahn									
57	Galizische Carl-Ludwig B.	24 000 000	350 882	1 082 938	9 679 422					in Kol. 78a
58	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	118 690	254 966	28 147	5597	20 066	48 968	77 022
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	58 270 683	176 089	2 569 797	10 462 031	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—*	851 059*	2 858 765	12 834 702	262 004	" " 78e	" " 78e	832 543	6 266 796
	b. Pferde-Bahn		—*	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	16 333 333	1 666 667	666 667	2 333 333	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 000 000	1 000 000
62	Mohacs-Fünfkirchener	4 536 389*	207 605	147 035	950 849	6944	23 296	5324	355 310	82 428
63	a. Oesterreichische nördliche	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer		—*	—	—	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Tiroler									
65	Süd-Norddeutsche	14 000 000*	122 500	735 261	2 519 907	349 508	35 379	106 023	in Kol. 78f	2 391 711
66	Theiß-Bahn	30 800 000*	6 344 179*	548 488	2 034 563	15	in Kol. 78d	260 070	" " 78f	949 175
67	Turnau-Kralup-Prager	4 666 667	85 809	192 127	880 182	14 263	18 000	20 500	222 000	450 000
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Mastrichter	2 933 333	in Kol. 78a*	in Kol. 78a	2 111 910*		in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
69	Niederländische Rhein-E.	22 285 714	" " 78	2 173 184*	8 691 385	in Kol. 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a
70	a. Warschau-Wiener	11 200 000*	10 617	38 146	304 629		8322	9913	250 532	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	27 703	81 818	840 625		12 957	101 000	in Kol. 78f	501 000
71	Niederländische Staats-E.	—	—*	—	—	—	—	—	—	—

	79	80		81	82	83	84	85	86		
Kapital.											
	Verwendet sind für:										
	Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.)	Signal-Vorrichtungen a. optische.	Signal-Vorrichtungen b. electro-magnetische	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortificatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.)	Betriebsmittel.	Insgemein, (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 364 473	in Kol. 81	1 869 167	514 668	**13 193 000**	*595 621*	*79 079*	37
	—	31 352	—	—*	13 377	—	30 302	7792	**124 326**	*124 326**	*20 618*	38
	—	1 233 159	in Kol. 80b	44 071	967 027	200 255	762 080	635 434	**6 804 054**	*466 031*	*61 872*	39
	in Kol. 79	5 163 849	" " 79	31 068	1 324 956	37 904	2 537 721	—	**9 095 498**	*510 410*	*67 766*	40
	—	2 353 240	" " 80b	82 510	1 185 571	81 333	2 481 278	644 368	**9 132 836**	*400 212*	*53 135*	41a
	—	1 390 679	" " 80b	39 649*	396 867	138 651	628 162	829 950	**6 264 836**	*438 100*	*58 164*	- b
	—	1 425 466	" " 80b	96 732	574 803	—	725 193*	1 115 916	**6 298 000**	*326 829*	*43 393*	42
	—	326 839	1492	7113	89 909	27 873	214 405	122 687	**1 200 000**	*205 761*	*27 320*	43
	—	765 398	8870	5071	244 743	—	442 025	353 536	**2 497 433**	*262 888*	*34 905*	44
	—	1 064 304	20 336*	14 765	165 304	35 240	423 077	232 465	**2 503 551**	*247 386*	*32 845*	45
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	46
	491 342	2 598 916	in Kol. 80b	22 273	1 229 584	217 420	2 310 372	1 616 346	**12 360 885**	*515 466*	*68 435*	47a
	—	976 750	" " 80b	7837	304 583	230 529	684 305	276 667	**3 684 466**	*440 726*	*58 514*	- b
	—	134 880	—	1897	75 144	35 769	54 350	176 733	**974 538***	*471 951*	*62 659*	- c
	2 368 394	10 115 413	in Kol. 80b	439 284	4 441 549	2 989 556*	7 047 661	3 081 755	**49 217 363**	*740 779*	*98 351*	48
	—	—	—	—	—	—	—	—	**8 021 206***	*269 168*	*35 736*	49
	—	in Kol. 78a	—	7994	461 397	176 689	682 242	101 113	**3 220 724***	*479 989*	*63 726*	50
	198 946	5 110 815	7243	81 820	1 563 832	142 013	2 461 305	2 464 713	**21 271 414**	*551 073*	*73 163*	51a
	157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	**8 236 900**	*413 880*	*54 951*	- b
	—	—	—	—	—	—	—	—	**2 889 000***	*403 492*	*53 570*	52
	—	736 020	3631	2418	270 203	50 133	536 083	82 884	**2 880 246***	*695 995**	*92 405*	53
	—	3 179 288	9808	5640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	**16 000 000**	*620 877*	*82 431*	54
	—	370 415	3080	2567	235 550	51 659	200 275	121 897	**1 839 641**	*490 571*	*65 132*	55
	—	534 511	in Kol. 81	in Kol. 81	169 568	21 227	323 744	51 830	**1 608 390**	*431 204*	*57 250*	56a
	—	247 171			65 840	2146	159 813	10 750	**496 027**	*152 155*	*20 201*	- b
	—								**137 317**	*32 694*	*4341*	- c
	—	6 912 072	in	in	3 336 048	286 382	4 540 840	1 706 653*	**27 895 237**	*595 925*	*79 119*	57
	53 326	599 006	1989	3333	219 063	32 142	189 107	337 195	**1 988 617**	*374 504*	*49 722*	58
	in Kol. 78a	16 572 931	in Kol. 79	in Kol. 79	8 222 930	—	12 387 104	3 393 741	**53 784 623**	*665 899*	*88 409*	59
	500 500	9 763 346	15 542	118 107	7 246 180	—	5 985 763	5 871 678	**53 406 985**	*929 302*	*123 382*	60a
	—	—	—	—	—	—	—	—	**3 005 933***	*173 053*	*22 976*	- b
	in Kol. 78f	5 713 333	in Kol. 81	in Kol. 81	1 100 000	—	1 320 000	1 533 333	**16 333 333**	*465 203*	*61 761*	61
	—	1 407 789	3822	7946	342 333	6928	546 274	442 506	**4 536 389**	*561 438*	*74 538*	62
	—	—	—	—	—	—	7 852 598	—	**40 885 933**	*640 745*	*85 069*	63a
	—	—	—	—	—	—	10 465 454	—	**40 663 575**	*441 276*	*58 587*	- b
	—	—	—	—	—	—	2 003 550	—	**10 035 048**	*479 457*	*63 658*	- c
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—*	64
	608 387	3 261 306	11 659	20 733	1 021 925	117 304	1 776 380	913 841	**13 991 824**	*534 447*	*70 957*	65
	—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	4 083 481	1 012 633	**28 233 343**	*365 197*	*48 486*	66
	—	1 367 172	1950	4737	237 532	124 988	408 308	606 645	**4 634 213**	*402 206*	*53 378*	67
	—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	2179	in Kol. 78a	—	218 402	in Kol. 78a	**2 332 491**	*604 272*	*80 240*	68
	—	3 136 477	" " 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a	2 989 608	605 581	**17 596 235**	*810 886*	*107 659*	69
	—	3 167 419	" " 80b	19 179	854 021	2438	2 862 420	361 187	**7 888 823**	*170 018*	*22 573*	70a
	—	1 836 039	" " 80b	47 894	783 032	—	1 111 010	621 925	**5 965 003***	*318 984*	*42 351*	- b
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	71

I. Staatsbahnen.	87			88	89		90	
	(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**							
	Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen			Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1867 amortisirt.	Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
	a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.			mit	a. in den früheren Jahren bis Ende 1866.	b. im Betriebs-Jahre 1867.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	pCt.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	4 334 425	689 142
4 Friedrich-Franz E.	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	856 457	80 802
6 Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	1 382 813	189 386
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	1 162 630	182 801
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—
10 a. Niederschlesisch-Märkische	10 000 000	4 175 000	6 800 000	1 177 487	10 000 000	4	5 221 009*	239 244*
b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	—	—	—	—	—	—	1 191 217	481 572
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	445 446	341 434
15 Sächsische westliche	—	—	—	—			1 203 645	243 401
16 Württembergische	—	—		—	—	—	1 891 785	186 280
II. Privatbahnen								
a) unter Staatsverwaltg.								
17 Bergisch-Märkische	25 000 000*	—	58 000 000	1 313 800	18 000 000*	3½*	283 154	—
18 Hessische Nordbahn	8 000 000	—	3 600 000	296 587	—	—	317 337	27 669
19 a. Oberschlesische	12 606 200	—	15 146 900	780 300*	2 400 000	3½	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	224 500	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	156 700*	5 000 000	3½	—	—
20 Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	45 000	8 250 000*	4½	—	—
21 Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	4 133 250	229 450	—	—	199 992	—
22 a. Gößnitz-Geraer	1 597 100*	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	373 665*	—	20 335	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	2 000 000	—	500 000	—	—	—	86 009	2183
b. Zittau-Reichenberger	3 750 000*	—	—	—	3 750 000	4	—	—
b) in Privatverwaltung.								
24 Alberts-Bahn	900 000	—	1 500 000	74 200	—	—	140 337*	—
25 Altona-Kieler	6 150 000	—	5 500 000, 220 000*)	30 000	—	—	691 838*	194 835*
26 Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	—	34 285 714	4½	—	—
27 Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	8 500 000	873 900	—	—	383 216	61 257
28 a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	595 000	—	—	3 098 004*	372 374*
b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	71 250	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	5 000 000	—	9 866 400	1 165 300	—	—	30 422	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	10 300 000*	—	1 700 000	116 200	—	—	513 052*	—
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	11 500 000	—	11 500 000	3½*	—	—
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	12 000 000	—	12 000 000	4½	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	5 400 000	272 000	—	—	40 149	—
32 Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	76 630	—	—	—	—
33 Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	—	10 367	936
34 Hessische Ludwigs-E.	9 314 286	—	6 857 142	191 371	—	—	—	—
35 Homburger	914 286*	—	685 714	51 486	—	—	7380	2289
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	26 000 000	—	49 274 500	1 085 400	—	—	2 716 348	207 617

II. Privatbahnen. (Forts.)

(Forts.) II. Anlage-Kapital.

		87			88	89		90	
		Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen			Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1867 amortisirt.	Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
		a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.			mit	a. in den früheren Jahren bis Ende 1866.	b. im Betriebs-Jahre 1867.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	7 500 000	—	10 000 000*	782 927	—	—	1 688 911	230 362*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—*	—	—	161 365	11 342*
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6 158 000	—	700 000	—	—	—	235 096	21 439
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3 500 000	2 000 000	5 700 000	713 400	—	—	471 054	53 340*
41	a. Magdeburg-Halberstädter	3 400 000	—	9 200 000	89 400	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	247 500	—	—	—	—
42	Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	279 660	—	—	320 210	22 201
43	Neisse-Brieger	1 100 000	—	100 000	4600	—	—	341 623	64 850
44	Niederschlesische Zweigbahn	1 412 200	87 800	1 000 000	123 900	—	—	10 295	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	2 500 000	—	—	—	—	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	6 500 000	6 500 000	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	6 662 286	—	5 154 286	173 828	6 662 286	4	239 631	64 953
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 714 285	—	—	—	3 714 285	4½	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	828 571	—	—	—	828 571	4	—	—
48	Rheinische	29 102 000	898 000	23 950 000	996 700	4 000 000*	3½, 4 u. 4½	700 258	—
49	Schleswigsche	5 000 000	—	5 000 000	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	1 714 286	—	628 571*	114 287	—	—	—*	—
51	a. Thüringische	11 250 000	—	11 900 000	1 049 200	—*	—*	657 713	107 023*
	b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	—	8 000 000*	4*	—	—
52	Tilsit-Insterburger	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.								
53	Aussig-Teplitzer	1 750 000	—	833 333	16 900	—	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	8 000 000	—	8 000 000	176 000	16 000 000	5,2	—	—
55	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	8300	—	—	—	—
56	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weipokka c. Pferde-Bahn	2 464 000	—	—	57 925*	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000	97 800*	14 000 000	5,2	—	—
58	Graz-Köflacher	2 133 333*	—	800 000	12 600	—	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordbahn	43 035 683	—	15 235 000	2 582 510	—	—	—	—
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn	20 971 902	—	36 154 367	3 203 667	—*	5,2	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	8 333 333	—	8 000 000	12 400	—*	—*	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	
63	a. Oesterreichische nördliche. b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	53 333 333	—	53 333 333	1 270 534*	66 666 666	5,2	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	100 000 000	—	191 930 255*	—	—*	—*	—	—
65	Süd-Norddeutsche	10 500 000	—	3 500 000*	256 433	12 600 000	5,2	—	—
66	Theiß-Bahn	9 800 000*	—	21 000 000*	—	28 484 078	5,2	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	2 666 667	—	2 000 000	20 500	—	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.								
68	Lüttich-Mastrichter	1 333 333	—	1 600 000	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	17 142 857	—	5 142 857	—	5 142 857*	4½	—	—
70	a. Warschau-Wiener	10 000 000	—	1 200 000	92 500	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	5 886 000	—	—	154 430	5 886 000	4½	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—

Abſchnitt C.

Transportmittel.

I. Bestand der

	I. Staatsbahnen.	91 Lokomotiven a. 4rädrige.	91 b. 6rädrige.	91 c. 8rädrige.	91 d. Tender-Lokomotiven.	91 e. zusammen.	92 pro Meile Bahnlänge.	92 pro Kilometer Bahnlänge.	93 Davon sind a. gekuppelt.	93 b. mit Expansion versehen.	93 c. ohne Expansion versehen.	93 d. mit Kondensation versehen.	94 Tender.	95 Firma der a. Borsig in Berlin.	95 b. Maffei in Berlin bei München.	95 Maschinenfabrik d. Eßlinger in Eßlingen.	95 Esslingen, vorm. G. Sigl in Wien.	95 Maschinenfabrik in Grafenstaden.	95 R. Hartmann in Chemnitz.	95 Ogilvie in London bei Hannover	95 Maschinenfabrik der Oesterreich. Staats-E.-G.	95 G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt.	95 Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe.	95 B. Günther in Riesa Sachsen.	95 A. Wöhler in Berlin.	95 G. Kessler in Karlsruhe.
		Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	Anz.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Badische	32	125	45	5	207	2,08	0,28	105	207	—	—	202	.	.	.	.	.	.	.	.	151	.	.	15
2	Bayerische	—	376	—	—	376	1,68	0,22	303	234	142	109	376	.	333	.	.	14	.	.	.	.	.	.	21
3	Braunschweigische	14	75	—	8	97	2,78	0,37	80	97	—	—	89	.	.	1	.	.	88	.	.	.	.	.	.
4	Friedrich-Franz-E.	—	20	—	—	20	1,30	0,17	20	—	20	—	20	.	.	.	.	20	.	.	.	.	.	.	.
5	Main-Neckar	—	30	—	—	30	2,33*	0,31	9	30	—	—	30	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	10
6	Hessische Ludwigs-E.	—	10	—	—	10	0,85	0,11	10	—	10	6	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	Hannoversche	—	218	—	20	238	1,94	0,26	203	238	—	216	194	10	.	.	.	.	153	.	.	.	.	19	6
8	Main-Weser	—	61	—	—	61	2,31	0,31	61	—	—	35	51	.	.	6	.	.	6	.	.	.	.	.	20
9	Nassauische	—	36	—	2	38	1,52	0,20	28	38	—	—	36	.	.	32	.	.	.	.	.	.	.	.	4
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	194	—	12	206	3,03	0,41	166	206	—	49	194	119	3	.	.	.	.	.	.	.	.	33	.
11	Preuß. Ostbahn	—	173	—	—	173	1,42	0,19	81	173	—	61	173	105	.	.	.	.	3	.	.	.	.	36	.
12	Saarbrücker	—	60	—	3	63	3,22	0,43	55	19	44	16	60	35	.	.	.	.	.	.	.	25	.	3	.
13	Westfälische	—	70	—	—	70	2,10	0,28	65	61	9	—	70	39	.	.	.	.	5	.	.	.	.	5	.
14	Sächsische östliche	—	68	—	—	68*	2,64	0,35	65	67	—	1	61	.	.	.	.	51	.	.	.	.	.	2	.
15	Sächsische westliche	—	161	—	20	181*	2,41*	0,32	181	181	—	—	127*	22	.	.	.	148	.	.	.	.	.	3	2
16	Württembergische	—	24	138	2	164	2,01	0,27	164	164	—	43	162	.	3	142	.	.	.	.	.	.	.	.	6
	II. Privatbahnen																								
	a) unter Staatsverwaltg.																								
17	Bergisch-Märkische	—	247	1	13*	261	3,37	0,45	238	261	—	10	248	162	.	32	.	.	.	.	.	.	.	6	11
18	Hessische Nordbahn	—	40	6	—	46	2,32	0,31	46	46	—	40	41	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	10
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	—	177	—	4	181	2,92	0,39	162	181	—	99	177	110	.	.	.	.	.	.	14	.	.	28	.
	c. Stargard-Posener	—	33	—	—	33	1,46	0,19	22	26	7	20	33	25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Rhein-Nahe-E.	—	30	—	—	30	1,88	0,25	27	30	—	18	30	27	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
21	Wilhelms-Bahn	—	24	—	—	24	0,97	0,13	21	14	10	—	24	14	.	.	.	.	.	.	2	.	.	6	.
22	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Greiz-Brunner	—	2	—	—	2	1,47	0,20	2	2	—	—	—	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
23	a. Löbau-Zittauer	—	3	—	—	3	0,67	0,09	3	3	—	—	6	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
	b. Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.
	b) in Privatverwaltung.																								
24	Alberts-Bahn	—	5	—	5	10	1,96	0,26	10	10	—	—	5	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.
25	Altona-Kieler	—	30	—	10	40	1,22	0,16	28	40	—	30	24	.	.	.	.	.	26	.	.	.	.	.	.
26	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66)	—	102	—	—	102	1,25	0,16	78	102	—	—	102	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ostbahnen (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	—	110	—	2*	112	1,37	0,18	88	112	—	—	110	.	112	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Berlin-Anhaltische	—	73	—	—	73	1,485	0,20	36	71	2	—	73	71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	5	93	—	2	100	2,52	0,33	56	100	—	53	98	92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Berlin-Potsdam-Magdeb.	—	58	—	—	58	2,97	0,39	21	24	34	—	58	48	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	53	—	—	53	1,78	0,24	49	53	—	53	53	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	30	—	—	30	0,98	0,13	21	30	—	24	30	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	39	—	—	39	1,70	0,226	39	39	—	—	40	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	2,62	0,35	3	11	—	—	11	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	4
33	Glückstadt-Elmshorner	—	5	—	—	5	1,11	0,15	4	5	—	3	5	2	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.
34	Hessische Ludwigs-E.	—	60	—	2	62	2,18*	0,29	29	62	—	—	60	.	.	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Homburger	—	4	—	—	4	1,66	0,22	4	4	—	—	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	268	—	43	312	1,44	0,59	241	312	—	—	274	236	.	.	.	24	.	36	.	4	.	.	3
	zu übertragen	52	3129	190	153	3524	.	.	.	.	.	.	.	1214	451	272	.	276	281	36	16	197	.	141	112

excl. 102 ad Nr. 26.

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

13	14	15	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	
.	.	.	.	.	4	21	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	3
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
.	6	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	5
.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6
.	19	6	13	.	.	.	4	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7
2	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8
.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
8	4	6	1	.	14	.	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10
2	.	.	.	.	.	.	.	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12
3	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13
.	.	1	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14
.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16
32	2	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	17
.	26	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18
25	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19ab
8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	24
.	.	3	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26
.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	27
.	.	.	4	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	29
23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30a
9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	31
.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	32
.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34
.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35
.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	36
15	118	36	26	2	54	21	22	18	13	11	8	13	10	10	.	.	.	9	8	.	.	5	.	3	3	.	2	.	.	.	2	.	1	1	1	1	1	1	.	1	

	II. Privatbahnen. (Forts.)	91 Lokomotiven: a. 4- rädrige. Anz.	b. 6- rädrige. Anz.	c. 8- rädrige. Anz.	d. Tender-Lokomotiven. Anz.	e. zusammen. Anz.	92 pro Meile Bahnlänge. Anz.	pro Kilometer Bahnlänge. Anz.	93 Davon sind: a. gekuppelt. Anz.	b. mit Expansion versehen. Anz.	c. ohne Expansion versehen. Anz.	d. mit Condensation versehen. Anz.	94 Tender. Anz.	95 I. Bestand der Firma der: R. Borsig in Berlin. 1	Maschinenfabrik in Eßlingen bei München. 2	Maschinenfabrik (C. Kessler) in Eßlingen. 3	Akien-Gesellschaft Maader Maschinenfabrik in Wien. 4	R. Hartmann in Chemnitz. 5	Gebrüder in Winden bei Hannover. 6	Maschinenfabrik der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-E. G. Sigl in Wien und Wiener-Neustadt. 7	Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe. 8	G. Sander in Wiener-Neustadt. 9	E. Wöhlert in Berlin. 10	C. Keßler in Carlsruhe. 11	12
	übertragen	52	3129	190	153	3524	—	—	—	—	—	—	—	1214	451	272	.	276	281	36	16	197	.	141	112
37	Leipzig-Dresdener	—	62	—	—	62	2,80	0,37	30	62	—	62	62	43	.	14	.	5	.	.	.	.	.	.	.
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	4	—	—	4	5,0	0,66	—	4	—	—	4	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	20	—	—	20	1,37	0,18	10	20	—	12	20	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	52	—	—	52	2,69	0,36	46	52	—	6	52	42	.	.	.	.	6	.	.	4	.	.	.
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	60	—	4	64	2,50	0,37	46	44	20	—	60	55	.	4	.	.	.	.	.	.	.	2	.
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	24	—	1	25	1,78	0,23	20	25	—	7	24	24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
42	Mecklenburgische	—	23	—	3	26	1,35	0,18	10	26	—	—	23	23	.	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.
43	Neisse-Brieger	—	8	—	—	8	1,29	0,17	7	8	—	7	8	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	12	—	—	12	1,26	0,17	12	12	—	—	12	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	10	—	—	10	0,99	0,13	10	—	10	—	10	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46	Ostpreußische Südbahn	—	14	—	—	14	0,94	0,12	11	14	—	—	14	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	47	—	—	47	1,99	0,26	28	47	—	—	46	.	28	6	.	.	.	.	.	.	.	.	9
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	—	15	1,79	0,24	8	15	—	—	15	.	8	7	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	3	—	—	3	1,45	0,19	2	3	—	—	3	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
48	Rheinische	—	161	—	22	183	2,63	0,35	114	181	2	38	161	153	.	.	.	.	.	.	.	16	.	1	4
49	Schleswigsche	—	16	3	—	19	0,70	0,09	16	19	—	—	12	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
50	Taunus-E.	—	17	—	2	19	2,83	0,37	7	19	—	—	17	.	.	1	.	.	.	.	.	8	.	.	4
51	a. Thüringische	—	82	—	2	84	2,18	0,29	79	84	—	2	82	68	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b. Werra-E.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	12	28	—	—	24	28	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52	Tilsit-Insterburger	—	5	—	—	5	0,70	0,09	5	5	—	—	5	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Oesterreichische Bahnen.																								
53	Aussig-Teplitzer	—	7	—	—	7	1,36	0,18	7	7	—	—	7	5	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
54	Böhmische Westbahn	—	27	—	—	27	1,01	0,13	27	27	—	—	27	.	4	.	.	.	.	.	23	.	.	.	.
55	Brünn-Rossitzer	—	5	—	—	5	1,33	0,177	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	4	1	.	.	.	.
56	Buschtêhrader: a. Kralup-Kladno	—	3	—	7	10	1,35	0,18	10	10	—	10	3	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.
	b. Prag-Weihybka																								
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	67	—	—	67	1,43	0,19	67	67	—	—	67	3	.	.	.	.	.	.	46	.	18	.	.
58	Graz-Köflacher	—	2	5	—	7	1,32	0,18	7	—	7	—	7	.	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.	.
59	Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	216	11	—	227	2,83	0,36	222	227	—	—	237	12	30	.	120	.	.	.	42	.	.	.	2
60	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	—	98	—	14*	112*	1,37	0,36	112	112	—	14	89	.	.	.	.	.	.	36	23	.	44	.	.
	b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61	Lemberg-Czernowitzer	—	27	—	—	27	0,77	0,10	17	17	—	—	27	.	.	.	.	.	.	12	15	.	.	.	.
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	2	6	—	8	0,99	0,13	8	8	—	—	8	.	.	.	.	.	.	6	.	.	2	.	.
63	a. Oesterreichische nördliche	—	33	72	36	141	2,36	0,30	135	141	—	—	106	.	6	14	27	.	.	43	.	.	21	.	.
	b. Oesterreichische südöstliche	—	100	21*	49	170	1,84	0,24	164	170	—	—	121	.	22	.	33	.	.	51	.	.	58	.	6
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	10	11	4	25	1,19	0,16	25	25	—	—	21	.	.	.	10	.	.	15	.	.	.	.	.
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	269	31	50	350	1,67	0,22	350	350	—	—	298	.	6	67	134	.	.	.	57	.	64	.	.
	b. Tiroler	—	30	14	6	50	1,26	0,17	50	50	—	—	44	.	2	14	15	.	.	.	4	.	.	.	.
65	Süd-Norddeutsche	—	28	12	—	40	1,53	0,20	40	40	—	—	40	.	12	.	.	28	.	.	.	.	.	.	.
66	Theiß-Bahn	—	77	—	—	77*	1,0	0,13	73	77	—	—	77	.	.	.	.	.	.	60	.	.	13	.	.
67	Turnau-Kralup-Prager	—	10	—	—	10	0,97	0,12	10	10	—	—	8	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.
	Fremdländische Bahnen.																								
68	Lüttich-Mastrichter	—	5	—	—	5	1,29	0,17	5	5	—	—	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
69	Niederländische Rhein-E.	—	55	—	—	55	2,37	0,31	49	55	—	6	55	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
70	a. Warschau-Wiener	—	67	—	—	67	1,44	0,19	48	2	65	—	67	14	.	.	.	.	.	.	38	.	.	.	.
	b. Warschau-Bromberger	—	18	—	—	18	0,96	0,13	10	—	18	—	18	18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
71	Niederländische Staats-E.	—	79	—	6	85	1,0	0,13	75	85	—	—	79	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summa	52	5027	376	359	5814	. . . . .							1756	581	400	339	309	289	280	279	225	220	146	137

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben.

Actien-Gesellsch. Vulkan in Stettin	Henschel u. Sohn in Cassel	Gottlieb Jacobi in Erfurt	Sharp, Roberts & Comp. in Manchester	Peter Rose und Comp. in Manchester	Breitenstein in Remscheid	Maschinenbauanst. in Grafenhausen	Schwartzkopff in Berlin.	Actiengesellsch. Königsberg	J. Meyer in Schneidemühl Braunsberg	R. und W. Hawthorn in Newcastle	Wilson u. Comp. in Leeds	Werkstätte der Württemberg. Eisenb. G. in Cannstatt	Werkstätte der Berlin-Potsdam-Magdeburger G.-G.	P. Kaffer in Breslau	Kessler in Mühlhausen (Elsass).	Kessler Maschinenbau-Gesellsch.	Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Salzburg	Ch. Evans in Gilfach.	Werkstätte der Taunus G.-G.	Leonard in Cannstatt.	Wagner Poncelet in Lüttich	Kitson, Thompson u. Hamilton in Leeds.	Gait u. Comp. in Paris.	R. Wever und Comp. in Hannover bei Elberfeld.	Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Carlsruhe.	Société de construction in Paris	Forrester in Liverpool	Turner Grand in Ashton	Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter G.-G.	Kessler Maschinenbau-Gesellsch.	Werkstätte der Südbahnges. Wien in Hainfeld	Hamburg-Magdeb. Dampfschiffahrts-Comp. in Hudemühlen	Jacobi, Haniel & Huyssen in Sterkrade.	Maschinenfabrik in Esslingen bei Cannstatt.	Hartmann und Stuke in Hohenstein	Sander in Aschersleben.	Pinkus & Co. in Sondershausen	Pinkus & Co. in Neusalza	Werkstätte der Main-Neckarbahn.	Gebrüder Wanderer & Comp. in Cannstatt.	Werkstätte d. Köln-Mindener Eis.-Ges. in Dortmund.	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	
127	118	36	26	2	51	24	22	18	13	11	8	13	10	10	.	.	.	9	8	.	.	.	5	.	3	3	.	2	.	.	.	2	.	1	1	1	1	1	1	.	1	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	37
.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	38
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	39
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	40
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	41a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	42
3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43
.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	44
2	.	.	.	2	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	45
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	46
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	2	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	48
.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	5	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	49
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50
.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	51a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	52
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	53
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	54
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	55
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	56ab
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	57
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	58
.	.	19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	61
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62
.	.	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	63a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- c
.	.	22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	64a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	65
.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	66
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	67
.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68
.	6	.	48	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	69
.	.	2	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	70a
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	- b
.	.	.	.	73	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	71
132	126	116	91	77	68	30	22	18	17	14	13	13	10	10	10	9	9	9	8	6	6	5	5	5	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	

I. Bestand der

	I. Staatsbahnen.	96 Personenwagen: a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. zusammen.	97 Achsen unter denselben: a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	98 Die Personenwagen enthalten Plätze: a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	99 Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
		Anzahl.				Anz.	Anz.		Plätze.					Plätze.		
1	Badische	648	61	2	711	1487	14,95	1,98	1908	7170	20030	—	29108	292,63	38,86	19,57
2	Bayerische	539	456	1	996	2450	10,92	1,45	1886	10132	23155	—	35173	156,52	20,82	14,35
3	Braunschweigische	3	121	—	124*	369	10,57	1,40	328	1372	4356	—	6056	173,47	23,03	16,41
4	Friedrich-Franz-E.	39	—	—	39	78	5,05	0,67	100	424	856	—	1380	89,38	11,87	17,69
5	Main-Neckar	42	61	—	103	267	20,75*	2,74	336	868	2674	—	3878	301,32*	40,01	14,52
6	Bebra-Hanauer	36	21	—	57	135	11,44	1,52	108	528	2040	—	2676	226,78	30,10	19,82
7	Hannoversche	11	354	—	365*	1084	8,54	1,17	905	4328	10118	—	15351	125,21	16,62	14,16
8	Main-Weser	36	86	—	122	330	12,49	1,66	326	1384	3740	—	5450	206,21	27,37	16,51
9	Nassauische	139	—	—	139	278	11,98	1,47	528	1028	3080	—	4636	184,85	24,54	16,65
10	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	105	189	1	295	781	11,35	1,54	556	2408	6644	4728	14336	212,61	28,23	18,36
11	Preuß. Ostbahn	40	250	—	290*	830	6,52	0,91	708	3832	6810	3528	14878	122,17	16,22	17,93
12	Saarbrücker	82	—	—	82	164	8,39	1,11	218	528	1650	1125	3521	180,10	23,91	21,47
13	Westfälische	6	63	—	69	201	6,04	0,80	146	728	1810	952	3636	109,19	14,50	18,09
14	Sächsische östliche	52	88	—	140	368	14,31	1,90	363	1202	4280	—	5845	227,23	30,17	15,88
15	Sächsische westliche	277	80	—	357*	794	10,35*	1,41	525	3272	8640	—	12437	165,92*	22,03	15,66
16	Württembergische	47	—	290	337	1254	15,39	2,04	698	5422	14848	—	20968	257,38	34,17	16,72
	II. Privatbahnen															
	a) unter Staatsverwaltg.															
17	Bergisch-Märkische	95	214	—	309*	832	11,01*	1,43	930	3086	6660	6390	17066	225,80*	29,93	20,51
18	Hessische Nordbahn	—	56	—	56*	168	8,18	1,13	90	520	1930	—	2540	128,15	17,02	15,12
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	59	118	—	177	472	7,93*	1,03	379	1580	3925	2823	8707	146,36*	19,43	18,41
	c. Stargard-Posener	—	46	—	46	138	6,10	0,81	126	584	1110	725	2545	112,46	14,93	18,44
20	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	5,0	0,66	95	264	1380	—	1739	108,69	14,43	21,74
21	Wilhelms-Bahn	5	22	—	27	76	3,35	0,45	48	174	660	672	1554	69,22	9,19	20,45
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	7,35	0,98	12	40	110	—	162	119,12	15,82	16,20
23	a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
	b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,59	1,03	24	112	380	—	516	115,35	19,30	18,43
	b) in Privatverwaltung.															
24	Alberts-Bahn	6	13	—	19	51	28,18*	3,74*	32	168	500	120	820	453,04*	60,15*	16,61
25	Altona-Kieler	32	45	—	77	199	6,01	0,81	178	840	2646	—	3664	111,71	14,83	18,61
26	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Okt. b. 31. Dezbr. 66)	313	—	—	313	626	7,69	1,02	612	2496	8300	—	11408	140,13	18,60	18,32
	(v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	313	—	—	313	626	7,69	1,02	612	2496	8300	—	11408	140,13	18,60	18,32
27	Berlin-Anhaltische	56	95	—	151	397	8,98	1,07	468	1636	4080	240	6424	130,13	17,36	16,18
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	178	—	178	534	13,44	1,78	368	2104	5380	1656	9508	239,38	31,75	17,91
29	Berlin-Potsdam-Magdeb.	5	142	—	147	436	22,31	2,96	431	1424	3834	1950	7639	390,94	51,91	17,52
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	31	72	—	103	278	9,36	1,24	174	928	2435	1580	5117	172,35	22,88	18,41
	b. Hinterpommer.	—	50	—	50	150	6,38	0,85	60	544	1680	550	2834	124,30	16,50	18,89
	c. Vorpommersche	—	95	—	95*	285	9,35	1,24	108	880	2860	1350	5198	170,60	22,63	18,24
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	27	67	1	95	259	11,31	1,50	90	764	2730	1000	4584	200,21	26,55	17,69
32	Frankfurt-Hanauer	44	5	—	49*	103	18,86	2,50	100	420	1260	—	1780	326,0	43,24	17,31
33	Glückstadt-Elmshorner	—	6	—	6	18	4,0	0,53	14	56	260	—	330	73,33	9,73	18,33
34	Hessische Ludwigs-E.	130	21	—	151	323	11,39*	1,51	382	1322	4670	—	6374	224,75*	29,83	19,72
35	Homburger	34	—	—	34	68	28,21	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,89	17,59
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	52	186	—	238*	662	9,43	1,25	593	2164	4990	6420	14167	201,76	26,79	21,40

100				101			102							103			

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4- rädrige.	b. 6-	c. 8-	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	a. 4rädrige offene.	b. 4rädrige bedeckte.	c. 6rädrige offene.	d. 6rädrige bedeckte.	e. 8rädrige offene.	f. 8rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	
Anzahl.			Anz.	Anzahl.			Anzahl.						Anz.	Anzahl.			
136	—	—	136	272	*2,73*	*0,36*	1415	1199	45	206	—	—	2865	5981	*60,13*	*7,98*	1
227	—	—	227	454	*2,02*	*0,27*	2310	2153	645	814	—	—	5922	13 303	*59,31*	*7,87*	2
—	47	—	47*	141	*4,04*	*0,54*	748	549	30	—	8	47	1382	2901	*83,19*	*11,04*	3
6	—	—	6	12	*0,78*	*0,10*	60	125	—	—	—	—	185	370	*23,96*	*3,18*	4
6	10	—	16	42	*3,26**	*0,43*	96	181	—	10	—	—	287	584	*45,38**	*6,02*	5
—	8	—	8	24	*2,03*	*0,27*	106	100	—	—	—	—	206	412	*34,31*	*4,64*	6
—	90	—	90*	270	*2,30*	*0,29*	3033	1330	117	10	28	315	4833	10 479	*85,47*	*11,35*	7
5	20	—	25	70	*2,65*	*0,35*	354	359	—	—	—	9	722	1462	*55,32*	*7,34*	8
23	—	—	23	46	*1,83*	*0,24*	1074	97	—	—	—	—	1171	2342	*93,38*	*12,40*	9
30	28	—	58	144	*2,14*	*0,28*	2658	1587	161	18	37	65	4526	9435	*139,92*	*18,58*	10
—	62	—	62	186	*1,33*	*0,20*	768	1889	91	229	—	—	2977	6274	*51,52*	*6,84*	11
26	—	—	26	52	*2,66*	*0,35*	1874	368	—	—	—	—	2242	4484	*229,36*	*30,45*	12
—	29	—	29	87	*2,61*	*0,35*	959	267	2	26	3	6	1263	2572	*77,24*	*10,25*	13
i. R. 102b	i. R. 102d	—	in Rol. 102g	in Rol. 103a	in Rol. 103b	in Rol. 103b	1178	633	37	18	—	5	1871	3807	*148,03*	*19,65*	14
" 102b	—	—	" 102g	" 103a	" 103b	" 103b	4940	1286	—	1	4	4	6235*	12 487	*166,38**	*22,12*	15
6	—	44	50	188	*2,31*	*0,31*	1014	711	—	—	120	337	2182	5278	*64,78*	*8,60*	16
59	36	—	95*	226	*2,99**	*0,39*	6883	1116	67	34	30	—	8130	16 421	*211,43*	*28,07*	17
8	6	—	14*	34	*1,72*	*0,23*	246	82	—	—	—	8	336	688	*34,71*	*4,61*	18
16	30	—	46	122	*2,05**	*0,27*	2737	887	1058	112	50	—	4844	10 958	*177,03*	*23,50*	19ab
—	13	—	13	39	*1,72*	*0,23*	115	214	1	41	3	—	374	796	*35,17*	*4,67*	- c
8	—	—	8	16	*1,0*	*0,13*	484	90	—	—	—	—	574	1148	*71,75*	*9,53*	20
3	9	—	12	33	*1,87*	*0,19*	763	130	—	3	—	2	898	1803	*72,88*	*9,68*	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	8	*5,88*	*0,78*	- b
i. R. 102b	—	—	in Rol. 102g	in Rol. 103a	in Rol. 103b	in Rol. 103b	50	20	—	2	—	2	74	154	*34,14*	*4,53*	23a
" 102b	—	—	" 102g	" 103a	" 103b	" 103b	80	35	—	—	—	—	115	230	*64,79*	*8,60*	- b
—	—	—	—	—	—	—	675	10*	—	—	—	—	685	1370	*268,10*	*35,60*	24
11	—	—	11	22	*0,67*	*0,09*	186	304	—	—	2	4	496	1004	*30,61*	*4,06*	25
64	—	—	64	128	*1,58*	*0,21*	852	825	—	—	—	—	1677	3351	*41,20*	*5,47*	26
74	—	—	74	148	*1,82*	*0,24*	920	987	—	—	—	—	1907	3814	*46,93*	*6,22*	
12	9	—	21	51	*1,03*	*0,14*	771	421	30	52	5	25	1304	2750	*55,96*	*7,43*	27
3	27	—	30	87	*2,19*	*0,29*	184	496	85	340	17	77	1199	3011	*75,81*	*10,06*	28
—	46	—	46	138	*7,06*	*0,94*	381	177	27	203	—	—	788	1806	*92,43*	*12,27*	29
6	15	—	21	57	*1,92*	*0,25*	104	234	1	60	34	67	500	1263	*42,54*	*5,63*	30a
—	12	—	12	36	*1,38*	*0,21*	134	126	42	30	—	—	332	736	*32,28*	*4,29*	- b
10	6	—	16	38	*1,25*	*0,17*	344	215	—	—	—	—	559	1118	*36,69*	*4,87*	- c
12	—	2	14	32	*1,39*	*0,18*	847	227	17	3	71	2	1167	2500	*109,19*	*14,49*	31
6	—	—	6	12	*2,20*	*0,29*	54	45	—	—	—	—	99	198	*36,26*	*4,81*	32
1	—	—	1	2	*0,44*	*0,06*	13	21	—	—	—	—	34	68	*15,11*	*2,01*	33
45	8	—	53	114	*4,02**	*0,53*	595	396	—	—	—	—	991	1982	*69,38**	*9,27*	34
3	—	—	3	6	*2,49*	*0,33*	16	5	—	—	—	—	21	42	*17,43*	*2,31*	35
23	46	—	69*	184	*2,62*	*0,35*	5945	791	374	254	30	—	7394	15 476	*220,40*	*29,26*	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	96				97			98					99		
		I. Bestand der														
		Personenwagen:				Achsen unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich		
		a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
		Anzahl.			Anz.	Anz.	Anz.		Plätze.					Plätze.		
37	Leipzig Dresdener	80	76	—	156	388	17,52	2,32	258	1568	4770	—	6596	297,70	39,54	17,0
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	18	12	—	30	72	90,0	11,95	76	288	615	—	979	1223,75	162,47	13,60
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	51	—	51	153	10,48	1,39	122	592	1920	—	2634	180,41	23,95	17,22
40	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	81	49	—	130	309	15,96	2,12	198	976	3280	960	5414	279,65	37,13	17,52
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1	136	—	137	410	17,97	2,39	246	1304	4270	1875	7695	337,30	44,77	18,77
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	38	—	38	114	8,0	1,06	84	364	1220	450	2118	148,11	19,66	18,58
42	Mecklenburgische	6	31	9	46	141	7,32	0,97	114	488	1620	—	2222	115,31	15,31	15,76
43	Neisse-Brieger	—	12	—	12	36	5,53	0,77	18	120	264	225	627	101,46	13,47	17,42
44	Niederschlesische Zweigbahn	4	12	9	25	80	8,42	1,12	78	336	590	366	1370	141,21	19,15	17,13
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	5	—	5	15	1,48	0,20	40	40	96	132	308	30,43	4,04	20,53
46	Ostpreußische Südbahn	6	37	—	43	123	8,29	1,10	42	320	1360	840	2562	172,63	22,92	20,93
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	133	—	—	133	266	11,26	1,49	195	1104	2940	—	4239	179,69	23,85	15,93
	b. Pfälzische Maximiliansb.	34	—	—	34	68	8,13	1,08	78	264	700	—	1042	124,64	16,55	15,32
	c. Neustadt-Türkheimer	3	—	—	3	6	2,91	0,39	18	90	—	—	108	52,30	6,94	18,0
48	Rheinische	281	74	—	355	784	11,36	1,51	2136	4650	7460	586	14 832	214,96	28,54	18,92
49	Schleswigsche	43	—	—	43	86	2,99	0,38	110	328	1175	—	1613	54,13	7,18	18,76
50	Taunus-E.	98	22	—	120	262	39,05	5,18	538	1282	2490	—	4310	642,32	85,28	16,45
51	a. Thüringische	8	116	—	124*	364	9,43	1,25	307	1584	4110	—	6001	155,47	20,64	16,49
	b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,28	0,70	120	576	1320	—	2016	88,77	11,79	16,80
52	Tilsit-Insterburger	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,41	12,54	18,78
	Oesterreichische Bahnen.															
53	Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	15,96*	2,12	120	276	320	—	716	190,42*	25,28	11,93
54	Böhmische Westbahn	80	—	—	80	160	6,0	0,80	114	912	2300	—	3326	125,0	16,56	20,79
55	Brünn-Rossitzer	4	2	—	6	14	3,73	0,495	12	64	152	—	228	60,80	8,07	16,28
56	Buschtěh-rader a. Kralup-Kladno	8	—	3	11	28	3,76	0,50	48	88	204	170	510	68,91	9,15	18,21
	Buschtěh-rader b. Prag-Wejhybka	8	—	—	8	16	3,91	0,51	6	21	42	64	133	31,47	4,21	8,31
	Buschtěh-rader c. Pferde-Bahn															
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	71	33	—	104	241	5,15	0,68	264	1024	3330	—	4618	98,65	13,09	19,16
58	Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,31	14,23	16,76
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	382	1	—	383	767	9,55	1,27	812	3514	5832	—	10 158	126,44	16,79	13,24
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	378	—	4	382*	772	13,56	1,80	723	2855	8752	—	12 330*	216,58	28,76	15,97
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	29	—	—	29	58	3,34	0,44	—	76	187	—	263	15,14	2,01	4,53
61	Lemberg-Czernowitzer	40	—	—	40	80	2,28	0,30	182	336	880	—	1398	39,92	5,29	17,47
62	Mohacs-Fünfkirchener	10	—	—	10	20	2,47	0,33	18	112	184	—	314	38,96	5,16	15,70
63	a. Oesterreichische nördliche	142	—	73	215	576	9,24	1,23	934	2802	5344	—	9080	145,72	19,35	15,76
	b. Oesterreichische südöstliche	178	1	58	237	591	9,41	1,25	712	3080	5784	—	9576	103,92	13,80	16,20
	c. Wien-Neu-Szönyer	10	18	25	53	174	8,31	1,10	148	648	1812	—	2608	124,61	16,54	14,99
64	a. Südbahn, Oesterreichische	327	30	307	664	1972	9,39	1,25	2198	6606	18 508	—	27 312	130,05	17,27	13,85
	b. Tiroler	120*	1	—	121	243	6,11	0,81	456	984	2400	—	3840	96,53	12,82	15,80
65	Süd-Norddeutsche	92	—	—	92	184	7,03	0,93	181	874	1420	690	3165	120,89	16,05	17,20
66	Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
67	Turnau-Kralup-Prager	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,25
	Fremdländische Bahnen.															
68	Lüttich-Mastrichter	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
69	Niederländische Rhein-E.	171	1*	—	172	345	14,64	1,97	1458	2210	3924	—	7592	326,68	43,37	22,01
70	a. Warschau-Wiener	—	55	—	55*	165	3,56	0,47	176	828	1070	660	2734	58,92	7,82	16,57
	b. Warschau-Bromberger	10	56	—	66	188	10,96	1,33	120	400	1520	1440	3480	186,09	24,71	18,51
71	Niederländische Staats.-E.	169	4	—	173	350	4,23	0,56	1176	1630	4482	—	7288	88,18	11,71	20,82

100				101			102							103			

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. 4rädrige offene.	a. 4rädrige bedeckte.	c. 6rädrige offene.	c. 6rädrige bedeckte.	e. 8rädrige offene.	e. 8rädrige bedeckte.	g. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	
Anzahl.			Anz.	Anzahl.			Anzahl.		Anzahl.		Anzahl.		Anz.	Anzahl.			
14	4	—	18	40	*1,91*	*0,24*	710	315	136	131	—	7	1299	2879	*129,95*	*17,26*	37
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	4	*5,0*	*0,66*	38
7	2	—	9	20	*1,37*	*0,18*	86	117	43	23	—	—	269	604	*41,37*	*5,49*	39
—	18	—	18	54	*2,29*	*0,37*	770	643	—	—	5	58	1476	3078	*158,99*	*21,11*	40
—	29	—	29	87	*3,81*	*0,51*	670	554	21	162	—	25	1432	3097	*135,71*	*18,02*	41a
—	4	—	4	12	*0,84*	*0,11*	56	108	13	79	2	—	258	612	*42,90*	*5,69*	- b
4	4	—	8	20	*1,04*	*0,14*	128	86	6	30	18	59	327	844	*43,50*	*5,81*	42
—	3*	—	3	9	*1,46*	*0,19*	9	35	12	9	—	—	65	151	*24,43*	*3,24*	43
2	3	—	5	13	*1,37*	*0,18*	26	58	—	—	19	6	109	268	*28,21*	*3,75*	44
—	4	—	4	12	*1,18*	*0,16*	132	31	14	10	—	—	187	398	*39,33*	*5,22*	45
9	—	—	9	18	*1,91*	*0,16*	113	260	—	—	—	—	373	746	*50,27*	*6,67*	46
35	—	—	35	70	*2,97*	*0,39*	1388	255	27	—	—	—	1670	3367	*142,73*	*18,94*	47a
11	—	—	11	22	*2,63*	*0,35*	345	90	6	—	—	—	441	888	*106,22*	*14,10*	- b
3	—	—	3	6	*2,91*	*0,39*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
97	7	—	104	215	*3,12*	*0,41*	2655	710	5	—	6	—	3376	6769	*98,12*	*13,02*	48
15	—	—	15	30	*1,01*	*0,13*	160	130	—	—	—	—	290	580	*19,46*	*2,58*	49
—	17	—	17	51	*7,60*	*1,01*	122	84	12	7	—	—	225	469	*69,89*	*9,28*	50
2	27	—	29*	85	*2,20*	*0,29*	773	851	14	4	—	36	1678	3446	*89,27*	*11,85*	51a
—	12	—	12	36	*1,59*	*0,21*	192	153	—	—	—	—	345	690	*30,38*	*4,03*	- b
4	—	—	4	8	*1,12*	*0,15*	48	80	—	—	—	—	128	256	*35,75*	*4,75*	52
3	—	—	3	6	*1,59**	*0,21*	375	12	—	—	—	—	387	774	*150,29*	*19,95*	53
12	—	—	12	24	*0,90*	*0,12*	580	194*	—	—	—	—	774	1548	*58,06*	*7,71*	54
2	—	—	2	4	*1,06*	*0,14*	93*	5	—	—	—	—	98	196	*52,37*	*6,94*	55
4	—	—	4	8	*1,04*	*0,14*	168	10	—	—	—	—	178	356	*48,11*	*6,39*	56ab
4	—	—	4	8	*1,90*	*0,25*	100	—	—	—	—	—	100	200	*47,62*	*6,32*	- c
39	1	—	40	81	*1,73*	*0,23*	525	780	—	—	21	46	1372	2878	*61,46*	*8,16*	57
—	—	3	3	12	*2,26*	*0,29*	134	—	—	—	—	4	138	284	*53,48*	*7,10*	58
121	—	—	121	242	*3,01*	*0,40*	2747	2589	—	—	110	217	5663	11 980	*149,12*	*19,79*	59
59	—	1	60*	122	*2,14*	*0,29*	699	1273	1	—	8	—	1981*	3979	*69,99*	*9,29*	60a
4	—	—	4	8	*0,46*	*0,05*	562	144	—	—	29*	—	735	1528	*87,96*	*11,68*	- b
12	—	—	12	24	*0,68*	*0,09*	120	492	—	—	—	—	612	1224	*34,86*	*4,63*	61
4	—	—	4	8	*0,99*	*0,13*	227	20	—	—	—	—	247	494	*61,14*	*8,12*	62
36	—	31	67	196	*3,15*	*0,43*	1239	458	31	—	297	554	2579	6891	*110,59*	*14,69*	63a
82	5	12	99	227	*2,46*	*0,33*	687	1732	106	61	332	687	3605	9414	*102,16*	*13,56*	- b
13	—	4	17	42	*2,01*	*0,27*	100	611	—	9	19	3	742	1537	*73,44*	*9,75*	- c
114*	—	30	144	348	*1,66*	*0,22*	2607	3326	—	—	—	20	5953	11 946	*56,56*	*7,53*	64a
30	—	—	30	60	*1,51*	*0,20*	665	610	—	—	—	—	1275	2550	*64,10*	*8,51*	- b
12	—	—	12	24	*0,93*	*0,12*	491	293	—	—	—	—	784	1568	*59,99*	*7,95*	65
38	15	—	53	121	*1,57*	*0,21*	391	850	—	—	—	—	1241	2482	*32,10*	*4,26*	66
4*	—	—	4	8	*0,69*	*0,09*	128	23	—	—	—	—	151	302	*26,21*	*3,48*	67
8	—	—	8	16	*4,15*	*0,55*	139	22	—	—	—	—	161	322	*83,42*	*11,07*	68
57	—	—	57	114	*4,90*	*0,65*	648	588	—	—	—	—	1236	2472	*106,31*	*14,12*	69
—	16	—	16	48	*1,03*	*0,14*	851	284	244	141	—	—	1520	3425	*73,81*	*9,80*	70a
—	12	—	12	36	*1,93*	*0,26*	64	114	140	80	—	—	398	1016	*54,34*	*7,21*	- b
61	—	—	61	122	*1,48*	*0,20*	1411	356	—	—	—	—	1767	3534	*42,76*	*5,68*	71

	I. Staatsbahnen.	104 Arbeitswagen: a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Forts.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
		Anzahl.				Anz.	Anz.	
1	Badische	156	—	—	156	16	14	24 Briefpost- und 18 Post-Packwagen
2	Bayerische	389*	88	—	477	27	74	88 Bahnpostwagen
3	Braunschweigische	8	—	—	8	38*	3	
4	Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
5	Main-Neckar	4	—	—	4	4	4	
6	Hessische Ludwigs-E.	40	—	—	40	—	6	
7	Hannoversche	306	—	—	306	—	12	
8	Main-Weser	47	—	—	47	—	6	
9	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	95	17	—	112	—	—	65 Bahnmeisterwagen
11	Preuß. Ostbahn	47	117	—	164	8	15	159 Bahnmeisterwagen
12	Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
13	Westfälische	52	—	—	52	—	3	27 Bahnmeister- und 7 Bahnhofswagen
14	Sächsische östliche	67	—	—	67	—	6	
15	Sächsische westliche	87	—	—	87*	—	14	
16	Württembergische	50	—	—	50	4	—	27 Bahnpost- und 8 Kranken- und Gefangenen-Wagen
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	Eine stehende Maschine beim Rheintrajekt zwischen Homberg u. Ruhrort
18	Hessische Nordbahn	21	—	—	21	—	2	
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	5	
	b. Breslau-Posen-Glogauer							
	c. Stargard-Posener	12	11	—	23	—	2	
20	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	2 Dampfschiffe und 5 Schalden (gemeinschaftlich mit der Nassauischen E.) und 1 Ausgleichungswagen
21	Wilhelms-Bahn	78	14	2	94	—	2	
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	
23	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	—	
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	8	—	—	8	—	—	
25	Altona-Kieler	40	—	—	40	3	8	1 stehende Maschine am Quai in Altona und 23 Drehwagen für Oberbahnwärter
26	Bayerische Ostbahnen	v. 1. Okt. b. 31. Dez. 66: 50	—	—	50	—	—	21 vierrädrige Postwagen
		v. 1. Jan. b. 31. Dez. 67: 50	—	—	50	—	—	26 vierrädrige Postwagen
27	Berlin-Anhaltische	163*	—	—	163	3	—	
28	a. Berlin-Hamburger	74	—	—	74	—	6	1 Dampf-Draisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanstalt zu Berlin
	b. Hamburg-Bergedorfer							
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	47	10	—	57	—	3	
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	22	27	—	49	—	3	1 Seil- und 1 Kiepenwagen
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	3	
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	70	—	—	70	—	3	1 Bahnrevisionswagen
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1	
33	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	2 Post- und 2 Drehwagen
34	Hessische Ludwigs-E.	24	—	—	24	1	5	1 Dampfboot, 2 Möbelwagen für Straßenfahrt und 20 Bahnmeisterwagen
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	290	2	—	292	76*	7	

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen Achsen.	b. stählernen Achsen.	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll.	
360	200	13 310	541 785	2820	14 000	571 915	*5750*	*763*	100	5¼	1
—	—	28 480	934 900	12 330	44 080	1 019 790	*4547*	*604*	175*	3,86	2
176	60	7050	213 600	3500	240	224 390	*6428*	*853*	100	5 (engl.)	3
—	48	900	26 000	8190	4000	39 090	*2532*	*336*	100	4 15/16	4
147	—	2680	41 540	2880	320	47 420	*3685**	*489*	100	5	5
39	—	1600	49 200	in Kol. 109b	in Kol. 109b	50 800	*4305*	*572*	172	5⅝ (engl.)	6
944	—	10 800	733 920	2240	24 480	771 440	*6292*	*835*	100	5 (engl.)	7
392	—	4160	100 650	5330	4470	114 610	*4336*	*576*	100	5 13/16	8
131	—	2300	228 900	4200	—	235 400	*9386*	*1246*	100	4¾	9
350	722	5360	871 070	8814	8710	893 954	*13 258*	*1760*	150	5¾	10
1236	—	7450	495 552	44 021	34 603	581 626	*4776*	*634*	115	5	11
122	4	2600	370 500	1680	9680	384 460	*19 665*	*2611*	100	3¾—5	12
158	121	4185	176 160	6900	4160	191 405	*5748*	*763*	100	5	13
306	12	in Kol. 109b	267 350	in Kol. 109b	in Kol. 109b	267 350	*10 395*	*1380*	100	3¾—5¼	14
415	—	" " 109b	859 160	" " 109b	" " 109b	859 160	*11 461**	*1522*	100	3¾—5¼	15
193	—	10 000	400 120	2300	10 000	422 420	*5185*	*688*	146	4 13/16	16
1062	—	11 160	1 347 370	21 680	—	1 380 210	*17 772*	*2360*	100	3—5¼	17
93	3	1700	42 210	—	2100	46 010	*2321*	*308*	100	3¾—5	18
556	482	7410	891 890	6560	—	905 860	*14 634*	*1943*	110	5	19a u. b
73	46	2837	62 561	8735	1850	75 983	*3358*	*446*	113	5	- c
46	—	1200	104 380	2680	3700	111 960	*6998*	*929*	100	4¾—5	20
80	—	2190	165 662	1080	12 580	181 512	*7337*	*974*	113	4¼—5¼	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
24	—	—	300	—	—	300	*220*	*29*	50	4¼	- b
29	—	in Kol. 109b	11 600	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 600	*2572*	*341*	100	3¾—5¼	23a
31	—	" " 109b	16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	*4648*	*618*	100	4¼—5¼	- b
41	—	—	79 000	—	—	79 000	*15 460*	*2053*	100	3¼	24
204	—	880	70 460	in Kol. 109b	3200	74 540	*2273*	*302*	90	4½ u. 5	25
238	—	8800*	325 400		10 000	354 200	*4351*	*578*	100	5¼	26
238	—	10 000*	381 400		10 000	401 400	*4931*	*655*	100	5¼	
151	—	2040	223 610	2250	8320	236 220	*4807*	*638*	141	eiserne 5 stählerne 4¾	27
426	78	3045	205 250	11 100*	6440	225 835	*5686*	*755*	100	5¼	28
503	—	6615	143 850	in Kol. 109b	4960	155 425	*7954*	*1056*	100	3¼—5	29
—	123	2100	78 685	425	6214	87 424	*2945*	*391*	111	3¾—5	30a
28	—	1440	74 720	2340	—	78 500	*3443*	*457*	120	4¾ u. 5	- b
52	—	1966	89 310	11 800	14 000	117 076	*3842*	*510*	100	4¼—4¾	- c
132	30	1800	228 558	1040	—	231 398	*10 107*	*1342*	165	5	31
41	—	480	7800	7560	—	15 840	*2901*	*385*	40 u. 100	3¾—4¾	32
5	—	120	4380	—	440	4940	*1098*	*146*	90	4¾	33
190*	—	8900	190 500	in Kol. 109b	2880	202 280	*7132**	*947*	100	4¼—5	34
12	—	360	3800	—	—	4160	*1726*	*229*	100	5¼	35
1621*	in Kol. 108a	7360	1 273 980	13 080	29 280	1 323 700	*18 852*	*2503*	100	eiserne 5 stählerne 1¾	36

II. Privatbahnen. (Fortf.)	104 Arbeitswagen: a. 4rädrige.	b. 6rädrige.	c. 8rädrige.	d. zusammen.	105 Schneepflüge.	106 Draisinen.	107 (Fortf.) I. Bestand der Sonstige Transportmittel.
	Anzahl.				Anz.	Anz.	
37 Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	15 Post- und 1 Krankenwagen
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	
39 Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	18	—	18	—	—	
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	26	—	—	26	1	3	
41 a. Magdeburg-Halberstädter	72	—	—	72	—	1	
b. Magdeb.-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	1	
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	3	
43 Neisse-Brieger	—	—	2	2	—	1	7 Bahnmeisterwagen
44 Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	16	—	—	
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	
46 Ostpreußische Südbahn	L. K. 102	—	—	—	—	1	10 Bahnmeisterwagen
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	3	—	—	3	3	2	6 Post- und 2 Gefangenen-Wagen
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	2 Postwagen
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	
48 Rheinische	330	—	—	330	—	10	11 Hülfs- und 9 Bergbremswagen
49 Schleswigsche	12	—	—	12	6	—	1 Wasser- und 2 Postwagen
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote
51 a. Thüringische	113	—	—	113	—	1	
b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	
52 Tilsit-Insterburger	L. K. 102a	—	—	—	—	1	
Oesterreichische Bahnen.							
53 Aussig-Teplitzer	L. K. 102a	—	—	—	1	2	
54 Böhmische Westbahn	20	—	—	20	5	10	
55 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	22 kleine Bahnwagen
56 Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno	25	—	—	25	2	2	
56 Buschtiehrader { b. Prag-Weshybka	15	—	—	15	—	—	
56 Buschtiehrader { c. Pferde-Bahn							
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	8	7	
58 Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	16	45	
60 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn	132	—	—	132*	16*	9*	
60 Kaiserin Elisabeth { b. Pferde-Bahn	67	—	—	67	10	4	
61 Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	6	3	4 vierrädrige Postwagen
62 Mohacs-Fünfkirchener	24	—	—	24	1	1	
63 a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	14	—	
b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	15	—	
c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	6	—	
64 a. Südbahn, Oesterreichische	150	—	110	260	51	—	
b. Tiroler	24	—	—	24	6	—	
65 Süd-Norddeutsche	30	—	—	30	6	4	
66 Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen
67 Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	3	
Fremdländische Bahnen.							
68 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	
69 Niederländische Rhein-E.	60	—	—	60	—	2	
70 a. Warschau-Wiener	20	27	—	47	—	9	8 sechsrädrige Postwagen
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	4	4 sechsrädrige Postwagen
71 Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen Achsen.	b. stählernen Achsen.	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.			
		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Zoll.	
3717	—	1440	205 090	in Kol. 109b	—	206 530	*9324*	*1238*	(eiserne 100) (stählerne 150)	5¾	37
28	—	—	180	—	100	280	*350*	*46*	45	3½	38
34	—	1080	44 830	2406	2520	50 836	*3182*	*462*	100	5	39
221	—	2460	236 500	860	1950	241 770	*12 488*	*1658*	200	5	40
234	—	4350	341 780	in Kol. 109b	in Kol. 109b	346 130	*15 168*	*2014*	100	5	41a
205	—	360	27 180	7835	480	35 795	*2503*	*332*	100	5	- b
—	—	1200	41 220	3600	—	46 020	*2388*	*317*	100	5	42
13	—	750	7730	220	280	8980	*1453*	*193*	55	3½, 3⅞, 4¼ u. 4½	43
69	1	920	16 344	744	1152	19 160	*2017*	*268*	90	4¼	44
70	—	480	29 686	—	—	30 166	*2981*	*396*	90	4 13/16	45
—	24	1305	45 500	21 640	—	68 445	*4612*	*612*	100	5	46
—	—	3900	219 870	5550	240	229 560	*9731*	*1292*	150	4¾	47a
—	—	1400	51 200	2500	—	55 100	*6579*	*873*	150	4¾	- b
—	—	600	—	—	—	600	*291*	*39*	—	—	- c
177	700	19 060	640 500	12 030	33 000	704 590	*10 213*	*1356*	100	5	48
25	—	1200	36 120	—	1440	38 760	*1301*	*173*	60 u. 80	3¼, 4½ u. 5	49
110	91	1680	35 310	in Kol. 109b	—	36 990	*5513*	*732*	100	5¼	50
185	—	3540	222 790	2720	—	229 050	*5934*	*788*	100	3½—5	51a
76	—	1440	39 500	in Kol. 109b	—	40 940	*1803*	*239*	75	4 13/16—4¾	- b
—	—	640	17 796	2850	3165	24 451	*3415*	*453*	90	5	52
40	—	600	77 400	in Kol. 109a	in Kol. 109a	78 000	*15 145*	*2011*	100	4¾	53
113	—	2400	148 800	6000	4000	161 200	*6046*	*802*	100	4¾	54
—	—	160	17 920	—	—	18 080	*4821*	*640*	120	3¾	55
64	—	800	33 630	400	750	35 580	*4808*	*638*	100	4¼	56a u. b
—	—	280	7000	—	450	7730	*1840*	*244*	37	2¾	- c
230	—	7640	161 110	110 965	16 200	295 915	*6322*	*839*	100	4¾	57
24	—	660	27 680	—	—	28 340	*5337*	*708*	100	4—4¼	58
1287	—	15 330	920 815	12 120	—	948 265	*11 803*	*1567*	112,5	4¾	59
240	—	4470	265 685	77 095	1440	348 690*	*6125*	*813*	100*	2¾ resp. 4¾*	60a
—	—	160	34 200	—	670	35 030	*2016*	*268*	25	2¾	- b
—	—	2400	60 000	62 400	—	124 800	*3555*	*472*	100	—	61
58	—	672	40 280	1488	2880	45 320	*5609*	*745*	100	4½	62
626	94	13 025	500 865	10 637	—	524 527	*8418*	*1118*	115	3¾—4¾	63a
1113	98	17 570	625 995	69 286	—	712 851	*7736*	*1027*	115	3¾—4¾	- b
201	14	3040	129 375	12 557	—	144 972	*6927*	*920*	115	3¾—4¾	- c
200	—	29 700	1 191 200	in Kol. 109b	55 300	1 276 200	*6077*	*807*	100	4¾	64a
—	—	2830	255 000	2000	4400	264 230	*6643*	*882*	100	4¾	- b
—	—	2400	124 400	32 400	6000	165 200	*6310*	*838*	100	4 13/16	65
215	—	4890*	167 110	20 965	40 000	232 965	*3013*	*400*	85	4¾	66
20	—	800	28 000	2200	—	31 000	*2691*	*357*	105	4¾	67
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	*8622*	*1145*	100	5	68
447	—	6570	177 140	12 760	10 240	206 710	*8895*	*1181*	100	5⅛ (engl.)	69
—	—	2560	223 910	17 240	3490	247 200	*5328*	*707*	100	5	70a
—	—	1873	61 127	1640	—	64 640	*3457*	*459*	100	5	- b
307	—	11 960	286 000	58 000	—	355 960	*4307*	*572*	170	5	71

		113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
	I. Staatsbahnen.	a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich	
		überhaupt.	pro Meile	pro Kilometer	überhaupt.	pro Meile	pro Kilometer	überhaupt.	pro Meile	pro Kilometer
			Bahnlänge.			Bahnlänge.			Bahnlänge.	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	3 328 749	33 465	4443	1 471 249	14 791	1964	185 712	1867	248
2	Bayerische	6 668 556	29 732	3947	1 864 933	8315	1104	474 412*	2115	281
3	Braunschweigische	1 753 471	50 228	6669	402 152	11 520	1529	106 948	3064	407
4	Friedrich-Franz-E.	407 414	26 387	3503	104 484	6767	890	11 801	764	101
5	Main-Neckar	382 373	32 878	4365	206 946	17 794	2362	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
6	Hessische Ludwigs-Hanauer	181 800	15 407	2046	159 571	13 523	1796	20 472	1735	230
7	Hannoversche	3 496 084	28 516	3786	1 002 477*	8177	1086	173 045*	1411	187
8	Main-Weser	978 423	37 019	4914	342 561	12 961	1720	51 861	1962	260
9	Nassauische	547 502	21 830	2899	271 501	10 825	1437	34 329	1369	182
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 340 884	49 546	6578	774 395	11 484	1525	115 159	1708	227
11	Preuß. Ostbahn	2 782 361	22 847	3033	904 914	7431	987	152 648	1253	166
12	Saarbrücker	1 070 971	51 781	7272	184 425	9433	1252	46 288	2368	314
13	Westfälische	1 229 206	36 913	4901	199 867	6002	797	68 076	2044	271
14	Sächsische östliche	1 115 860	43 385	5760	360 703	14 025	1862	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
15	Sächsische westliche	2 848 430	37 999*	5045	718 894	9590*	1273	" " 116a	" " 116b	" " 116b
16	Württembergische	2 583 425	31 710	4210	843 796	10 357	1375	99 055	1216	161
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	4 438 294	57 150	7588	839 239	11 104*	1474	165 440	2189*	291
18	Hessische Nordbahn	732 135	36 939	4904	163 944	8272	1098	20 800	1049	139
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	2 372 350	38 325	5088	459 204	7719*	1025	90 455	1521*	202
	c. Stargard-Posener	560 330	24 760	3287	151 452	6692	888	26 602	1175	156
20	Rhein-Nahe-E.	525 613	32 851	4361	90 086	5630	747	14 556	910	121
21	Wilhelms-Bahn	407 300	16 462	2186	62 775	2796	371	22 359	996	132
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	31 432	23 112	3070	11 132	8185	1087	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	57 285	12 702	1686	29 681	6581	874	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 904	4368	32 788	9236	1226	" " 116a	" " 116b	" " 116b
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	138 358	27 076	3595	42 563	23 516*	3122*	—	—	—
25	Altona-Kieler	399 957*	12 191	1619	145 984*	4151	591	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
26	Bayerische Ostbahnen	v. 1. Okbr. b. 31. Dezbr. 66: 1 760 610	21 630	2872	789 718	9702	1288	158 523*	1947	235
		v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67: 1 933 839	23 757	3154	789 718	9702	1288	184 811*	2270	301
27	Berlin-Anhaltische	1 194 392	24 304	3227	400 697	8151	1082	30 639	623	82
28	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	1 535 666	38 662	5133	557 812	14 011	1865	57 432	1446	192
29	Berlin-Potsdam Magdeb.	916 400	16 898	6227	467 054	22 903	3174	110 262	5643	749
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	872 000	29 370	3899	265 783	8952	1189	45 542	1534	200
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	30 954	1358	180
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	536 715	17 615	2339	271 072	8896	1181	29 693	974	130
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	625 426	27 318	3627	277 650	12 127	1610	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
32	Frankfurt-Hanauer	167 168*	30 617	4065	107 078*	19 611	2604	9892*	1812	241
33	Glückstadt-Elmshorner	58 572	13 016	1728	13 839	3075	408	1400	311	41
34	Hessische Ludwigs-E.	1 029 994	36 318*	4821	334 959	11 811*	1568	85 360	3009*	399
35	Homburger	58 057	24 090	3198	62 376	25 882	3436	3700	1535	204
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 193 877	73 969	9821	681 702	9708	1289	159 846	2276	302

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
2 995 620	*30 116*	*3999*	45 714	10 057	59 566	—	1
5 012 683	*22 349*	*2967*	65 807	in Kol. 117	—	2 376 218*	2
1 783 742	*51 095*	*6784*	868	—	—	—	3
241 913	*15 668*	*2080*	19 480	—	—	—	4
365 764	*31 450*	*4175*	in Kol. 118	2472	—	—	5
245 300	*20 788*	*2760*	39 312	1500	—	—	6
4 740 152	*38 664*	*5133*	96 963	—	—	—	7
870 868	*32 950*	*4374*	24 009	1500	—	—	8
1 082 804	*43 174*	*5733*	—	280	—	—	9
4 944 237	*73 324*	*9735*	74 250	—	—	—	10
3 882 321	*31 880*	*4233*	186 315	11 372	23 076	—	11
2 066 110	*105 683*	*14 028*	50 360	—	—	—	12
1 219 671	*36 627*	*4863*	27 664	1201	8623	—	13
1 466 933	*57 035*	*7572*	—	1313	—	—	14
3 979 399	*53 087**	*7048*	4191	2726	—	—	15
2 599 036	*31 914*	*4237*	34 491	751	10 012	60 426*	16
7 428 225	*95 651*	*12 699*	—	—	627 118	in Kol. 115	17
347 951	*17 555*	*2331*	7280	330	—	—	18
5 250 002	*84 814*	*1126*	—	in Kol. 119	230 059	in Kol. 119	19ab
434 813	*19 214*	*2551*	67 467	—	—	—	- c
585 480	*36 593*	*4858*	23 680	—	83 090	—	20
851 455	*34 416*	*4569*	67 728	—	—	—	21
—	—	—	—	—	—	—	22a
4000	*2956*	*391*	—	—	—	—	- b
57 593	*12 770*	*1695*	4941	—	—	—	23a
97 738	*27 532*	*3655*	200	—	—	—	- b
468 246	*91 633*	*21 166*	600	—	—	—	24
407 226*	*12 415*	*1648*	in Kol. 116	941	234	—	25
1 996 205	*24 333*	*3236*	48 941	—	—	—	26
2 267 009	*27 850*	*3699*	48 941	—	—	—	
1 592 890	*32 415*	*4303*	30 200	3900	—	—	27
1 780 045	*44 815*	*5950*	50 250	2000	4034	—	28
1 183 260	*60 556*	*8040*	28 024	—	—	—	29
699 594	*23 564*	*3129*	41 759	1230	2109	22 883*	30a
438 149	*19 217*	*2551*	4388	1468	—	5600*	- b
567 945	*18 610*	*2475*	51 165	1350	754	7488*	- c
1 249 340	*54 568*	*7245*	—	—	—	—	31
108 974*	*19 958*	*2649*	—	228	—	—	32
28 239	*6275*	*834*	1627	—	3082	—	33
1 074 092	*37 873**	*5028*	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	34
20 200	*8631*	*1146*	—	—	—	—	35
7 608 840	*108 362*	*14 387*	107 924	6300	—	—	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	a. überhaupt. Thlr.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	972 850	43 921	5831	343 709	15 517	2060	24 000	1084	144
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	48 331	6412	34 933	43 666	5797	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	320 283	21 937	2912	137 091	9389	1247	12 548	859	114
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	818 318	42 268	5612	275 542	14 233	1890	34 560	1785	237
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1 084 900	47 541	6312	358 419	15 706	2085	54 200	2375	315
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	377 648	26 408	3506	105 286	7362	977	8280	579	77
42	Mecklenburgische	450 000	23 352	3100	129 486	6719	892	12 000	623	83
43	Neisse-Brieger	123 370	19 963	2650	33 178	5369	713	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	206 948	21 784	2892	56 802	5979	794	8687	914	121
45	Oppeln-Tarnowitzer	178 478	17 636	2341	17 775	1756	233	9440	933	124
46	Ostpreußische Südbahn	229 900	15 492	2057	111 970	7545	1002	13 770	928	123
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	653 476	27 701	3677	198 950	8431	1119	38 015	1611	214
	b. Pfälzische Maximiliansb.	227 485	27 211	3613	51 175*	6121	813	13 542	1620	215
	c. Neustadt-Dürkheimer	43 028	20 837	2766	7342	3556	472	3900	1889	251
48	Rheinische	3 084 808	44 714	5936	835 533	12 111	1608	170 612	2473	328
49	Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	273 180	40 712	5405	176 678	26 330	3496	25 146	3747	497
51	a. Thüringische	1 430 623	37 063	4921	369 555	9574	1271	51 134	1325	176
	b. Werra-E.	506 800	22 316	2963	122 750	5405	718	25 050	1103	146
52	Tilsit-Insterburger	86 600	12 095	1606	35 917	5016	666	7008	979	130
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	148 053	28 748	3817	60 356	16 052*	2131	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
54	Böhmische Westbahn	495 320	18 589	2467	226 100	8481	1126	21 840	819	109
55	Brünn-Rossitzer	99 661	26 576	3528	15 987	4263	566	2400	640	85
56	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	142 515	34 424	4571	9995	2414	320	2394	578	77
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka	58 356	17 901	2376	14 010	1878	249	2559	343	45
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—						
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 527	43 164	5731	339 686	7257	961	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
58	Graz-Köflacher	75 146	14 151	1879	18 339	3453	458	4460	839	111
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	4 268 825	53 134	7054	744 550	9267	1230	161 559	2011	267
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2 306 833	40 520	5380	1 077 973	18 935	2514	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—*	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	503 200	14 332	1903	100 480	2862	380	30 600	871	116
62	Mohacs-Fünfkirchener	197 221	24 408	3241	27 712	3430	455	4965	614	82
63	a. Oesterreichische nördliche	3 009 834	48 304	6413	607 297	9746	1294	136 473	2190	291
	b. Oesterreichische südöstliche	3 639 708	39 498	5244	711 222	7718	1025	198 182	2151	285
	c. Wien-Neu-Szönyer	582 697	27 840	3696	153 517	7335	974	32 914	1573	209
64	a. Südbahn, Oesterreichische	6 230 127	29 666	3939	1 276 831	6080	807	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	967 978	36 974	4909	226 249	8642	1147	21 918	837	111
66	Theiß-Bahn	1 816 914	23 502	3120	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
67	Turnau-Kralup-Prager	203 333	17 649	2343	50 260	4362	579	6987	606	80
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Mastrichter	75 184	19 478	2586	39 834	10 320	1370	9813	2542	338
69	Niederländische Rhein-E.	992 012	42 686	5667	411 960	17 726	2351	92 458	3978	528
70	a. Warschau-Wiener	1 223 642*	26 372	3501	131 086*	2825	375	35 702*	769	102
	b. Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	1 459 774	17 662	2345	397 334	4807	638	107 861	1305	173

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1 134 450	*51 217*	*6796*	—	—	2200	—	37
644	*805*	*106*	250	—	—	—	38
328 364	*22 491*	*2986*		—	—	—	39
1 443 861	*74 579*	*9902*		900	—	—	40
1 494 580	*65 494*	*8695*	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	41a
348 259	*24 354*	*3234*	—	350	—	—	- b
411 397	*21 349*	*2834*	—	900	—	—	42
73 010	*11 814*	*1568*	in Kol. 116a	574	1897	—	43
146 612	*15 433*	*2049*	9750	—	—	—	44
205 933	*20 349*	*2734*	—	—	—	—	45
397 100	*26 758*	*3553*	—	300	1600	—	46
1 148 973	*48 706*	*6166*	600	650	5000	—	47a
310 619	*37 155*	*4933*	—	150	1000	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
2 903 871	*42 091*	*5588*	186 780	2390	20 642	—	48
—	—	—	—	—	—	—	49
207 237	*30 881*	*4100*	—	—	—*	—	50
1 504 565	*38 978*	*5175*	29 623	188	—	—	51a
341 487	*15 037*	*1996*	11 560	—	—	—	- b
142 632	*19 921*	*2645*	in Kol. 116a	450	—	—	52
325 854	*63 272*	*8100*	in Kol. 116a	1820	—	—	53
780 780	*29 287*	*3888*	6933	9800	—	—	54
81 227	*21 660*	*2876*	—	1000	—	—	55
107 008	*25 847*	*3432*	929	2450	—	—	56a
56 794	*7613*	*1011*	1296	260	9146	—	- b c
2 160 414	*46 153*	*6128*	in Kol. 116	13 157	7056	—	57
90 862	*17 111*	*2271*	—	300	—	—	58
6 234 925	*77 607*	*10 303*	—	29 913	—	—	59
1 774 895	*31 176*	*4139*	109 037	in Kol. 117	19 640	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	- b
693 396	*19 749*	*2622*	—	1800	—	—	61
284 713	*35 237*	*4678*	28 731	2932	—	—	62
3 574 575	*57 368*	*7617*	—	22 908*	12 447*	—	63a
5 253 767	*57 013*	*7570*	—	20 845	17 169*	—	- b
1 096 661	*52 397*	*6957*	—	8968	6072	—	- c
6 381 213	*30 385*	*4034*	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	64a
—	—	—	—	—	—	—	- b
861 302	*32 899*	*4368*	7430	6877	—	—	65
1 449 487	*18 749*	*2489*	132 957	14 907	in Kol. 115	in Kol. 115	66
133 553	*11 593*	*1539*	—	620	—	—	67
113 332	*29 361*	*3900*	—	—	—	—	68
1 251 156	*53 879*	*7152*	30 537	365	—	—	69
1 528 356*	*32 939*	*4373*	50 335*	6750*	in Kol. 114a	—	70a
—	—	—	—	—	—	—	- b
1 638 826	*19 828*	*2632*	—	—	—	540	71

Abſchnitt D.

Betriebs-Reſultate.

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

A. Lokomotiven.

	I. Staatsbahnen.	Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								
		121								122
		a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material u. Arbeits-zügen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutz-meilen.
1	Badische	67 085	316 601	161 803	33 271	3851	2145	4885	**589 641**	582 611*
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	in Kol. 121b	255 828	in Kol. 121b	in Kol. 121b	38 052	912	2752	297 574	294 822
	{ v. 1. Jan. b. 31 Dzbr. 67	" " 121b	1 023 312	" " 121b	" " 121b	152 328	3648	11 008	**1 190 296**	1 179 288
3	Braunschweigische	36 931	85 076	110 218	21 221	in Kol. 121b	in Kol. 121b	45 929	**299 375**	253 446
4	Friedrich-Franz-E.	23 568	8248	11 852	—	52	4804	522	**49 046***	46 475* 2046*
5	Main-Neckar	13 136	51 531	11 415	7894	596	225	251	**85 048**	84 372
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	26 118	15	1201	272	**27 606**	27 334
7	Hannoversche	in Kol. 121c	in Kol. 121c	774 034	in Kol. 121c	in Kol. 121c	18 763	—	**792 797**	792 797
8	Main-Weser	39 843	43 091	51 816	41 955	4304	1047	4833	**186 889**	182 056
9	Nassauische	4320	93 804	44 894	—	3225	1863	1783	**149 889**	148 106
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	48 132	182 305	323 870	—	—*	20 414	72 676	**647 397**	574 721
11	Preuß. Ostbahn	155 937	102 400	174 620	in Kol. 121c	52 372	27 491	51 775	**564 595**	512 820
12	Saarbrücker	500	48 178	92 540	" " 121c	10 078	3978	2750	**158 024***	155 274
13	Westfälische	—	80 124	106 414	—	12 246	8687	15 838	**223 309**	207 471
14	Sächsische östliche	151	100 444	62 018	8354	6446	918	12 866	**191 197**	178 331
15	Sächsische westliche	in Kol. 121b	251 901	278 521	—	—	5743	34 044	**570 209**	536 165
16	Württembergische	24 292	256 350	124 294	32 205	46 732*	9845	27 850	**521 568**	493 718
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	9131	267 806	338 191	—	23 477	15 070	44 352	**698 027**	653 675
18	Hessische Nordbahn	in Kol. 121c	in Kol. 121c	117 543	in Kolonne 121c	in Kol. 121c	—	6115	**123 658**	117 543
19	a. Oberschlesische	19 053	86 950	313 278		31 425	4481	35 353	**490 540**	455 187*
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	—	33 467	41 293		9517	5342	7580	**97 199**	89 619
20	Rhein-Nahe-E.	14 334	30 864	60 969	436	10 949	1409	3877	**122 838***	118 961
21	Wilhelms-Bahn	5545	6906	44 179	in Kol. 121c	731	2312	825	**60 498**	59 673
22	a. Gößnitz-Geraer	—	13 479*	2548	" " 121c	—	—	289	**16 316**	16 027
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	7105	—	84	31	**7220**	7189
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	2518	13 695	—	171	995	**17 379**	16 384
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	in Kol. 121d	16 213	—	171	995	**17 379**	16 384
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	—	8068	26 737	—	—	—	—	**34 805**	34 805
25	Altona-Kieler	in Kol. 121b	91 726	in Kol. 121d	29 625	—	in Kol. 121c	1833	**123 184**	121 351
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	15 339	27 329	54 580	in Kol. 121c	11 124	—	1696	**110 367**	108 671
	{ v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	62 098	109 605	230 297	" " 121c	33 135	7229	4771	**447 135**	442 364
27	Berlin-Anhaltische	57 328	62 768	62 154	43 678	3009	6450	7014	**242 401**	235 387
28	a. Berlin-Hamburger	39 802	30 861	86 717	74 381	17 700	12 798	20 994	**283 253**	262 259
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	30 822	74 572	65 618	—	—	1738	6693	**179 443**	172 750
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	16 348	77 896	49 536	in Kol. 121c	8626	14 130	10 248	**176 784**	166 536
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	16 476	33 387	17 369	—	2180	1209	3305	**73 926**	70 621
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	20 593	45 848	24 783	—	1338	2252	4268	**99 082**	94 814
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	49 275	84 263	—	—	in Kol. 121c	1947	**135 485**	133 538
32	Frankfurt-Hanauer	9373	9582	—	14 708	in Kol. 121g	1533*	773	**35 969**	35 196*
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	10 060	—	1329	57	**11 446**	11 389
34	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121b	143 789	55 762	in Kol. 121b c	in Kol 121b c	1914	—	**201 465**	201 465*
35	Homburger	3650	9974	—	1825	188	83	345	**16 065**	15 720
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	88 812	230 292	459 152	—	in Kol. 121a—c	in Kol. 121a—c	72 109	**850 365**	778 256

121 | 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

A. Lokomotiven.

II. Privatbahnen. (Forts.)	Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								Davon Nutzmeilen.
	a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- u. Arbeitszügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	
37 Leipzig-Dresdener	in Kol. 121b	108 332	76 209	—	—	—	11 731	**196 272**	184 541
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8353	—	—	3	—	—	**8356**	8356
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	25 875	14 022	—	—	2845	—	**42 742**	39 897
40 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	11 432	46 609	65 804	11 680	3367	242	2272	**141 406**	139 134
41 a. Magdeburg-Halberstädter	13 248	33 244	36 644	39 962	2099	3032	5848	**134 077**	128 229
b. Magdeb.-Wittenbergesche	8288	10 395	12 409	19 847	979	531	1222	**53 671**	52 449
42 Mecklenburgische	—	26 365	12 467	20 812	1814	3426	1329	**66 213**	64 884
43 Neisse-Brieger	—	—	276	13 578	292	787	347	**15 280**	14 933
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	7064	7240	6935	861	708	1026	**23 834**	22 808
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	23 781*	137	874	203	**24 995**	24 792
46 Ostpreußische Südbahn	—	4701	—	20 436	304	4423	1672	**31 536**	29 864
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	95 930	in Kol. 121d	127 556	in Kol. 121d	3006	1015	**227 507**	223 486
b. Pfälzische Maximiliansb.	" " 121b	27 777		42 274		260	16	**70 327**	70 051
c. Neustadt-Dürkheimer	—	3005		4860		1	3	**7869**	7865
48 Rheinische	83 596	213 369	216 175	—	—	14 936	247 701*	**775 777**	528 076
49 Schleswigsche	15 645	2110*	10 762	45 280	1546	4305	380	**80 028**	79 648
50 Taunus-E.	14 083	28 658	3806	—	2682	—	—	**49 229**	46 547
51 a. Thüringische	49 568	91 904	in Kol. 121d	99 947	20 574	9554	22 016	**293 563**	271 547
b. Werra-E.	—	30 023	6532*	29 442	3368	178	4727	**74 270**	69 543
52 Tilsit-Insterburger	—	2651	—	7754	47	1868	237	**12 557**	12 320
Oesterreichische Bahnen.									
53 Aussig-Teplitzer	—	1836	8407	3211	—	638	317	**14 409**	14 092
54 Böhmische Westbahn	—	30 165	36 249	9191	6067	2021	8546	**92 239**	83 693
55 Brünn-Rossitzer	—	—	1232	4380	—	495	102	**6209**	6107
56 Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	—	128	12 547	15 490	9646	815	1656	**40 282**	37 811
b. Prag-Wejhybka									
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	**—**	—
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 006	87 362	33 744	—	7922	2791	**164 825**	162 034
58 Graz-Köflacher	—	4015	7903	4015	—	36	733	**16 702**	15 969
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	15 425	126 246	325 980	47 520	23 469	10 367	12 504	**561 511**	549 007*
60 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	50 857	83 782	134 393	71 859	23 566	5689	11 328	**381 474**	370 146
b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	**—**	—
61 Lemberg-Czernowitzer	—	122	10 054	51 127	—	3747	433	**65 483**	65 050
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	5776	9454	—	15	182	**15 427**	15 245
63 a. Österreichische nördliche	16 529	81 789	249 800	51 361	12 316	3675	19 506	**434 976**	415 470
b. Oesterreichische südöstliche	21 844	84 382	292 975	33 962	7927	5656	10 898	**457 644**	446 746
c. Wien-Neu-Szönyer	—	26 448	26 969	—	17	346	954	**54 734**	53 780
64 a. Südbahn, Oesterreichische	46 846	207 073	558 995	168 946	24 158	2386	32 253	**1 040 657**	1 008 404
b. Tiroler	—	32 235	26 859	16 010	1353	1280	2510	**81 247**	78 737
65 Süd-Norddeutsche	—	32 097	29 306	22 995	7863	1263	5682	**99 206**	93 524
66 Theiß-Bahn	—	36 569	44 608*	49 120	559	2946	420	**134 222**	133 802
67 Turnau-Kralup-Prager	—	16 958	12 266	in Kol. 121b u. c	—	2224	1097	**32 545**	31 448
Fremdländische Bahnen.									
68 Lüttich-Mastrichter	—	13 313	9273	—	—	—	—	**22 586**	22 586
69 Niederländische Rhein-E.	47 303	77 325	52 095	12 956	Kol. 121a—d	8847	41 973*	**240 499**	198 526
70 a. Warschau-Wiener	in Kol. 121b	180 629	in Kol. 121b	in Kol. 121b	10 445	13 704	7525	**212 303**	204 778
b. Warschau-Bromberger	—	in Kol. 121c	54 771	" " 121c	3207	1228	3280	**62 486**	59 206
71 Niederländische Staats-E.	in Kol. 121c	in Kol. 121c	270 426	" " 121c	—	—	58 809*	**329 235**	270 426

		123				124				125		126		
										(Forts.) **I. Leistungen der**				
										(Forts.) A. **Loko-**				
		Im Betriebsjahre 1867 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
	I. Staatsbahnen.	a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- u. gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt Klafter.	b. pro Nutzmeile. Kub.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klafter.	c. pro Nutzmeile. Kub.
1	Badische	11518	48 673	14 439	221	14,41	20,02	55,32	18,0	819	0,13	—	—	—
2	Bayerische { a. 1. Okt. b. 31. Dezbr. 66	—*	—	—	—	—*	—	—	—	933,3	0,34	—	—	—
	{ b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—*	—	—	—	—*	—	—	—	3742	0,34	—	—	—
3	Braunschweigische	4443	12 176	18 772	2610	23	23	71	71	735,69*	0,32	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	1460	1537	730	319	12,69	10,19	29,33	15,44	191	0,42	—	—	—
5	Main-Neckar	1329	4225	1815	203	—	—	—	—	161	0,21	—	—	—
6	Hebra-Hanauer	—	—	3698	612	—	—	—	—	61,1	0,24	—	—	—
7	Hannoversche	5693	18 478	30 970	15 267	i. R. 124c	i. R. 124c	38,91	16,46	4527	0,62	—	—	—
8	Main-Weser	1493	1958	6211	1016	24,77	25,36	54,28	20,92	416,92	0,30	—	—	—
9	Nassauische	340	6600	3998	492	20,69	14,32	48,16	27,93	222,47	0,16	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1284	12 668	10 738	10 354	22,91	25,26	108,38	47,57	1383,9	0,26	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	3650	5539	5586	nicht notirt	18,24	31,43	82,79	44,60	1148	0,242	—	—	—
12	Saarbrücker	730	6213	37 753	2019	12	16	52	40	219,63*	0,133	—	—	—
13	Westfälische	—	4715	7939	1314	—	19,30	62,43	27,73	466,5	0,24	—	—	—
14	Sächsische östliche	31*	10 418	12 631	279	12	29	132	27	268	0,16	—	—	—
15	Sächsische westliche	1955	26 708	25 324	620	14,61	26,36	123,55	35,32	172	0,035	—	—	—
16	Württembergische	1005	29 938	10 268	2565	15	20	48	19	721	0,16	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergische-Märkische	i. R. 123b	56 753	61 667	5796	18	18	54	30	849,96	0,14	—	—	—
18	Hessische Nordbahn	1460	1460	3738	106	—	—	—	—	249	0,23	—	—	—
19	a. Oberschlesische	730	2968	16 169	nicht notirt	16,37	22,31	92,22	52,37	568	0,14	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer													
	c. Stargard-Posener	—	1489	1848	nicht notirt	—	20,14	86,23	35,56	146,4	0,18	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	730	2358	6054	529	12,0	15,0	46,70	32,40	144,74*	0,131	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	730	834	6321	258	13	15	54	28	200	0,36	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	1719	2150	—	—	17,36	113,57	—	6,0	0,04	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	4460	—	—	—	13,92	25,38	1,5	0,02	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	in Kol. 123c	3468	112	—	i. R. 124c	66	12	19	0,125	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	3516	—	—	—	57	—	13	0,03	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	—	3580	2709	—	—	27	86	—	22	0,07	—	—	—
25	Altona-Kieler	1632	2307	23 667	3340	13	24	70	31	161	0,14	—	—	—
26	Bayerische { a. 1. Okt. b. 31. Dezbr. 66	552	1656	3496	—	12	20	60	20	147,20	0,18	—	—	—
	Ostbahnen { b. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	2190	6570	13 505	—	12	20	60	20	595,45	0,145	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	3891	9085	7950	—	18,03	23,35	77,30	33,16	598,80	0,27	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	2201	1622	7150	1280	14,78	28,78	65,38	31,29	1104,5	0,455	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1460	8745	3046	—	19,2	23,6	85,3	—	301	0,19	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	1460	7952	5307	13 112	13,24	25,83	70,03	50,14	239,13	0,135	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1460	2940	2239	299	16,30	19,59	57,88	16,04	79,07	0,121	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1458	6154	4401	935	18,74	17,72	48,0	28,65	120,28	0,137	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	in Kol. 123c	9068	in Kol. 123c	—	24,1	42,3	i. R. 124c	495,6	0,409	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	1690	2504	2652	1574*	16	24	48	54*	55	0,17	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	2238	804	—	—	20,89	33,27	17	0,16	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	7786	16 047	11 970	—*	13,17	19,85	65,21	14,54	346,3	0,285	—	—	—
35	Homburger	1460	3756	730	40	i. R. 124b	18,16	in Kol. 124b	i. R. 124b	31	0,21	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	3653	21 170	41 703	in Kol. 123c	18	21	76	i. R. 124c	16	0,002	—	—	—

127			128		129						

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	netto (d. h. excl. Anheiz-, Stationir. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	
	3-Gtr.		3-Pfo.		3-Gtr. Coaks.		3-Gtr.			3-Pfo.		
—	—	—	—	—	—	—	582 611	859 688	805 368	*147,56*	*138,23*	1
—	—	—	—	—	—	—	154 112	340 626	286 105	*221,01*	*185,61*	2
—	—	—	—	—	—	—	616 448	1 362 504	1 144 420	*221,02*	*185,63*	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	48 524	52 120	45 438	*107,41*	*93,64*	4
—	—	—	—	—	—	—	84 572	119 983	—	*141,87*	—	5
—	—	—	—	—	—	—	27 334	32 936	19 409	*120,49*	*71,01*	6
—	—	—	—	—	301 335	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	182 056	344 451	274 695	*189,20*	*150,89*	8
—	—	—	—	—	—	—	148 106	148 636	107 475	*100,35*	*72,56*	9
—	—	—	—	—	38 328*	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	512 820	937 162	771 131	*182,75*	*150,37*	11
—	—	—	—	—	—	—	155 274	417 028	299 958	*268,58*	*193,16*	12
—	—	—	—	—	—	—	207 471	411 310	302 572	*198,25*	*145,84*	13
—	—	—	—	—	15 758	—	14 740	44 981	—	*305,16*	—	14
—	—	—	—	—	—	—	536 165	1 047 200	—	*195,31*	—	15
—	—	—	—	—	—	—	431 584	748 514	602 170	*173,43*	*139,53*	16
—	—	—	—	—	—	—	653 675	1 287 240	1 093 281	*196,92*	*167,25*	17
—	—	—	—	—	—	—	117 543	187 631	160 620	*159,63*	*136,66*	18
—	—	—	—	—	—	—	455 187	1 137 902	853 248	*249,99*	*187,45*	19ab
—	—	—	—	—	—	—	89 619	166 474	115 142	*185,76*	*128,48*	- c
—	—	—	—	—	—	—	118 961	279 887	213 356	*235,28*	*179,33*	20
—	—	—	—	—	—	—	59 673	149 360	111 242	*250,29*	*186,41*	21
—	—	—	—	—	—	—	16 027	33 875	—	*211,36*	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	7189	9480	—	*131,87*	—	- b
—	—	—	—	—	3864	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	2627	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	34 805	47 976	—	*137,84*	—	24
12 190	15 355	—	*125,98*	—	—	—	109 161	115 565	—	*105,87*	—	25
—	—	—	—	—	—	—	108 671	189 240	—	*174,11*	—	26
—	—	—	—	—	—	—	442 364	780 546	—	*176,45*	—	
—	—	—	—	—	165	—	235 387	434 245	380 840	*184,48*	*161,79*	27
25 978	30 503	—	*117,42*	—	—	—	230 076	364 671	—	*158,50*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	172 750	307 400	284 301	*177,93*	*164,57*	29
—	—	—	—	—	—	—	166 536	308 581	248 613	*185,29*	*149,29*	30a
—	—	—	—	—	—	—	70 621	119 800	102 133	*169,64*	*144,62*	- b
—	—	—	—	—	—	—	94 814	148 549	135 097	*156,68*	*142,49*	- c
—	—	—	—	—	—	—	133 538	394 187	320 765	*295,19*	*240,20*	31
—	—	—	—	—	—	—	35 196	59 005*	—	*167,64**	—	32
—	—	—	—	—	—	—	11 389	9879	9271	*86,74*	*81,40*	33
—	—	—	—	—	—	—	201 465	200 210*	163 468	*99,38*	*81,14*	34
—	—	—	—	—	—	—	15 720	18 096	—	*115,11*	—	35
—	—	—	—	—	145 256	—	—	—	—	—	—	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	123 Im Betriebsjahre 1867 wurden abgelassen: a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	124 (Forts.) I. Leistungen der Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen-Zügen. Achsen.	c. Güter- u. gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	125 (Forts.) A. Loko- Zur Feuerung der Lokomotiven Holz z. Anheizen a. überhaupt Klafter.	b. pro Nutzmeile. Cbfß.	Holz zur Feuerung während der Fahrt. a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt Klafter.	126 c. pro Nutzmeile. Cbfß.
37	Leipzig-Dresdener	LR. 123b	12 252	10 762	in Kol. 123c	18,0	30,0	100,0	—	182	0,11	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	10 446	—	—	—	19,63	—	—	36	0,47	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	33,90	33,90	16,88	109,5	0,30	—	—	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	730	3010	10 041	23	18,0	26,0	98,0	10,0	129,92	0,10	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1834	3923	18 389	in Kol. 123c	21,29	24,81	55,87	37,39	206	0,15	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	588	737	2203	" " 123c	12,0	20,0	63,0	28,0	253	0,52	—	—	—
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	20,81	35,21	16,02	157	0,25	—	—	—
43	Neisse-Brieger	—	—	2235	189	—	—	33,19	27,0	19,65	0,14	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	745	1502	55	—	23,0	66,0	31,0	11,37	0,053	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	2190	140	—	—	27,0	27,0	27	0,13	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	—	773	2973	522	—	18,0	50,0	26,0	103,25	0,37	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	730*	4380*	6308*	—	14,0	18,0	60,0	—	306,93	0,148	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	365*	3819*	4568*	—	14,0	18,0	70,0	—	88,85	0,136	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	1460	2190	—	—	14,0	26,0	—	8,01	0,11	—	—	—
48	Rheinische	5110	30 660	16 860	7278	16,34	18,51	48,31	22,17	604*	0,13	—	—	—
49	Schleswigsche	728	10*	3032	—	—	—	—	—	138	0,187	—	—	—
50	Taunus-E.	2544	8520	765	—	—*	—	—	—	54	0,12	—	—	—
51	a. Thüringische	2934	6043	8965	—	20,0	23,0	75,9	28,7	709,95	0,262	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1887	5382	47	—	18,34	51,26	14,33	198	0,307	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	—	363	1090	244	—	16,0	27,0	22,0	35,187	0,31	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.													
53	Aussig-Teplitzer	—	742	5582	—	—	18,0	63,0	15,0	140,7	1,03	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	—	1567	5030	165	—	16,0	51,0	22,0	270,7	0,35	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	2225	340	—	—	42,88	28,0	133,5*	2,36*	—	—	—
56	Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka. c. Pferde-Bahn	—	25	4865	398	—	14	68,5	18,0	204,86	0,59	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	747	4099	963	—	21,53	75,29	34,99	1647*	1,099	—	—	—
58	Graz-Köflacher	—	883	2168	36	—	16,09	31,19	24,54	48,5	0,32	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	1373	7712	31 955	1543	10,0	30,0	84,0	40,0	1233,6	0,24	—	—	—
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn	2028	6100	10 773	2123	14,0	28,0	56,0	10,0	2417	0,71	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	4	2060	554	—	8,0	120,0	40,0	in Kol. 126b	—	65 050	11 225,3	18,64
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	1905	in Kol. 123c	—	—	54,68	L. R. 124c	362,20	2,52	5247	875,55	18,02
63	a. Oesterreichische nördliche	490	2240	14 469	1083	9,4	25,1	75,5	49,0	1765,0	0,46	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	582	1585	10 939	821	12,24	25,82	80,89	52,71	2375,0	0,574	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	1500	1777	100	—	15,97	79,23	34,69	492,0	0,99	289	325	121,44
64	a. Südbahn, Oesterreichische	612	16 351	42 876	302	11,37	26,52	48,45	36,93	572,939	0,061	—	—	—
	b. Tiroler	—	2571	1840	159	—	—	—	—	127,9	0,18	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	1477	4581	295	—	16,33	39,22	20,10	333,85	0,38	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	748	4358	275	—	33,43	67,59	31,88	in Kol. 126b	—	133 802	23 770*	19,186
67	Turnau-Kralup-Prager	—	1468	1238	679	—	19,76	48,69	31,64	111,09	0,38	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.													
68	Lüttich-Mastrichter	—	4013	2190	—	—	20,0	40,0	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	4578	7486	4856	781	13,60	20,60	61,20	50,0	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	344*	2181	4235	—	—	—	—	—	1016,0	0,53	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	282*	980	1205	—	—	—	—	—	195,0	0,36	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

127	128	129

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt.					
a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b.	a.	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		
bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir.	netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	Steinkohlen.	Braunkohlen.	bei Nutzmeilen.	brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir.	netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.)	brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Pfd.		Z.-Ctr. Coaks.		Z.-Ctr.			Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	184 541	357 272	—	*193,62*	—	37
8356	5456	—	*65,30*	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	1565	—	39 897	79 002	61 637	*198,02*	*154,49*	39
—	—	—	—	—	899*	—	139 134	342 737	341 837	*246,34*	*245,69*	40
—	—	—	—	—	—	—	128 229	294 645	—	*229,75*	—	41a
—	—	—	—	—	—	—	52 449	86 188	—	*164,33*	—	- b
—	—	—	—	—	in Rol. 129b	—	64 884	65 997	—	*101,72*	—	42
—	—	—	—	—	—	—	14 933	36 045	28 328	*241,38*	*189,70*	43
—	—	—	—	—	—	—	22 808	51 438	42 866	*225,53*	*187,94*	44
—	—	—	—	—	—	—	23 918*	45 647	40 730	*190,85**	*170,29**	45
—	—	—	—	—	—	—	29 864	56 566	43 639	*189,42*	*146,13*	46
—	—	—	—	—	—	—	223 486	330 793	—	*148,02*	—	47a
—	—	—	—	—	—	—	70 051	95 756	—	*136,69*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	7865	8705	—	*110,69*	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	528 076	1 190 406	958 110	*225,42*	*181,43*	48
—	—	—	—	—	in Rol. 129b	—	79 648	77 654	—	*97,5*	—	49
—	—	—	—	—	—	—	46 547	55 115	40 791	*118,41*	*87,63*	50
—	—	—	—	—	22 217	—	—	—	—	—	—	51a
—	—	—	—	—	—	—	69 543	189 539	170 186	*272,53*	*244,73*	- b
—	—	—	—	—	—	—	12 320	17 612	12 355	*142,93*	*100,28*	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	83 693	246 782	—	*294,86*	—	54
—	—	—	—	—	—	—	6107	24 567	18 736	*402,38*	*306,79*	55
—	—	—	—	—	—	—	37 811	78 231	47 430	*206,90*	*125,44*	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	162 034	584 691	544 405	*360,94*	*335,98*	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	—	—	549 007	1 525 590*	—	*277,89*	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	217 089	—	—*	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
7710	19 365	—	*251,19*	—	—	—	2469	7843*	—	*317,60*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	346 197	675 975	540 569	*195,26*	*156,14*	63a
2000	2901	2405	*145,05*	*120,25*	8017	—	423 615	702 292	640 089	*165,79*	*151,10*	- b
14 674	35 584	25 550	*242,49*	*174,12*	31 910	—	8883	18 484	14 960	*208,09*	*168,41*	- c
23 405	49 011	45 679	*209,40*	*195,11*	—	—	20 922	54 821	50 984	*262,02*	*243,21*	64a
—	—	—	—	—	—	—	36 692	105 376	—	*287,19*	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	93 524	264 611	252 717	*282,93*	*270,22*	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	31 448	85 553	71 767	*272,04*	*228,21*	67
—	—	—	—	—	—	—	22 586	33 432	26 321	*148,02*	*116,54*	68
—	—	—	—	—	—	—	198 526	323 014	—	*162,76*	—	69
—	—	—	—	—	—	—	204 778	643 043	609 243	*314,02*	*297,51*	70a
—	—	—	—	—	—	—	59 206	143 386	131 874	*242,18*	*222,74*	- b
—	—	—	—	—	—	—	270 426	407 410	—	*151,39*	-	71

		130				131					132	
		(Forts.) **I. Leistungen der**										
		(Forts.) A. **Loko-**										
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
	I. Staatsbahnen.	Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt brutto Zoll-Centner.	c. überhaupt netto Zoll-Centner.	a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt brutto Zoll-Centner.	b. überhaupt netto Zoll-Centner.	c. pro Nutzmeile brutto Zoll-Pfund.	c. pro Nutzmeile netto Zoll-Pfund.	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66	—	—	—	—	8463	55 526	47 239	636,10	539,11	—	—
	Bayerische v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	—	—	—	33 852	222 104	188 956	*656,10*	*558,11*	—	—
3	Braunschweigische	—	253 446	739 266*	572 470	—	—	—	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Hebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	—	792 797	1 168 215	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	574 721	1 245 701*	995 037*	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Sächsische östliche	verschieden	163 591	367 185	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	verschieden	16 384	41 153	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	16 384	27 973	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bayerische Ostbahnen v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	6205	27 321	—	*440,31*	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer											
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 8	778 256	1 760 798	1 158039	—	—	—	—	—	—	—

132	133					134				135		

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coals oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coals u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt		a.	b.		c.		a.	b.	c.				
brutto	netto	bei Nutzmeilen	überhaupt		pro Nutzmeile		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen	überhaupt		brutto	netto	
Zoll-Centner.			Z.-Ctr.	Kilo	Z.-Pfd.	Gpfd.			Z.-Ctr.	Kilo	Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,695	4,576	1
—	—	75 857	—	16 474	—	23,45	1 Klafter zu 234 Pfd.	4905*	—	856*	3,173	2,967	2
—	—	303 428	—	65 896	—	23,45	desgl.	19 620*	—	3544*	3,773	2,967	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,084	4,773	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,330	5,519	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,555	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,645	4,505	6
—	—	—	—	—	—	—	—	792 797	63 992	—	5,040*	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,730	3,771	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,088	2,954	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,561*	2,844*	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,267	3,511	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,278	5,954	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,978	3,568	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,514	—	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,736	—	15
—	—	62 134	—	7849	—	13,64	—	—	—	—	5,280	4,300	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,470	4,645	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,098	3,508	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,601	2,70	19ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,564	2,465	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,601	5,794	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,676	4,227	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,433	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,379	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,399	—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,399	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,311	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,944	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,161	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,050	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,375	3,745	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,451*	—	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,000	3,698	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,796	3,864	30a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,153	5,245	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,050	5,500	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,270	6,729	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,924*	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,871	3,641	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,275*	2,674	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,612	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,171	3,393	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	130				131					132	
		(Forts.) I. Leistungen der										
		(Forts.) A. Loko-										
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
		Steinkohlen, gemischt mit Coals.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen,	
		a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen	c. überhaupt brutto	c. überhaupt netto	a. bei Nutzmeilen	b. überhaupt brutto	b. überhaupt netto	c. pro Nutzmeile brutto	c. pro Nutzmeile netto	a. Mischungs-Verhältniß.	b. bei Nutzmeilen
				Zoll-Centner.			Zoll-Centner.		Zoll-Pfund.			
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	a. Thüringische	—	271 547	535 446	409 541	—	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.											
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	14 092	105 430	—	*748,15*	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Buschtêhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	15 969	62 591	57 034	*392,0*	*357,15*	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn)	—	—	—	—	—	1 655 286	—	—*	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	69 273	251 953	204 092	*363,71*	*294,62*	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	4 : 1	21 131	41 466	34 680	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	29 934	67 859	56 057	—	—	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	964 077	3 619 164	3 365 823	*375,40*	*349,13*	—	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	42 045	148 892	—	*354,12*	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.											
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132	133						134				135	

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen.		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht		
c. überhaupt		a. bei	b. überhaupt		c. pro Nutzmeile		a.	b. bei	c. überhaupt				
brutto	netto	Nutzmeilen					Mischungs-Verhältniß.	Nutzmeilen			brutto	netto	
Zoll-Centner.			Z.-Ctr.	Kilo.	Z.-Pfd.	Grm.			Z.-Ctr.	Kilo.	Zoll-Pfund.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,318	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,283	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,642	4,101	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,210	5,196	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,640	—	41a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,809	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,729	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,273	5,716	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,810	4,842	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,163	6,391	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,734	5,195	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,024	—	47a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,314	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,202	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,484	6,024	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,080	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,032	2,984	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,085	3,937	51a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,901	7,099	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,895	4,136	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,933 Brnkhln.	—	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,633	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,933	6,813	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,599	4,607	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,746*	3,388*	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,933 Brnkhln.	12,694 Brnkhln.	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,483	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,128*	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,533 Cbfß. Holz	—	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,527*	—	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,694	2,961	63a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,531	2,298	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,513	4,601	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,061	8,402	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,963	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,094	8,686	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,327 Cbfß. Holz	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,531	7,136	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,294	5,743	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,025	—	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,647	6,297	70a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,299	5,793	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,503	—	71

136 | 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

		Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1867 verbrauchten Brennmaterials.		
		a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
I. Staatsbahnen.										
1	Badische	1,36	—	7,47	—	—	—	229 494	11,42	4,60
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67 }	1,40	—	6,85	5,10	8,58	0,60	{ 191 534 / 798 140	20,30 / 20,30	5,80 / 5,80
3	Braunschweigische	1,682*	i. M. 1,86e	9,351	—	—	—	204 446	24,26	6,05
4	Friedrich-Franz-E.	2,5	—	18,8	—	—	—	21 178	13,05	9,26
5	Main-Neckar	1,73	—	7,69	—	—	—	31 539	11,19	4,31
6	Hessische Ludwigs-E.	2,25	—	7,66	—	—	—	8917	9,78	7,45
7	Hannoversche	0,65	9,51	7,34	—	6,67	—	398 643	15,08	4,77
8	Main-Weser	1,73	—	6,46	—	—	—	77 308	12,74	3,92
9	Nassauische	1,409	—	6,197	—	—	—	32 840	6,65	3,25
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1,305	11,75	6,73	—	—	—	264 970*	13,83	2,73
11	Preuß. Ostbahn	1,39	—	8,18	—	—	—	261 355	15,29	4,24
12	Saarbrücker	1,596	—	4,105	—	—	—	67 109	12,57	4,90
13	Westfälische	1,9	—	6,1	—	—	—	92 323*	13,33	3,94
14	Sächsische östliche	4,0	12,0	6,0	—	—	—	93 892	15,80	2,78
15	Sächsische westliche	2,0	—	5,0	—	—	—	171 073	9,57	2,30
16	Württembergische	2,29	—	8,56	—	—	0,67	298 550	18,14	6,79
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	1,99	—	3,64	—	—	—	156 304	7,17	2,39
18	Hessische Nordbahn	1,86	—	5,58	—	—	—	42 367	10,81	3,33
19	a. Oberschlesische	0,95	—	3,1	—	—	—	126 160*	8,31	1,44
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	0,97	—	3,22	—	—	—	43 170*	14,45	3,33
20	Rhein-Nahe-E.	1,489	—	4,69	—	—	—	41 754	10,53	4,05
21	Wilhelms-Bahn	0,27	—	2,25	—	—	—	12 298	6,18	1,65
22	a. Gößnitz-Geraer	2,0	—	5,0	—	—	—	6064	11,35	3,50
	b. Greiz-Brunner	2,0	—	5,0	—	—	—	1447	6,04	5,15
23	a. Löbau-Zittauer	3,0	13,0	7,0	—	—	—	11 330	20,75	3,96
	b. Zittau-Reichenberger	4,0	13,0	7,0	—	—	—	7702	14,10	3,99
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	1,21	—	5,2	—	—	—	8502	7,32	3,39
25	Altona-Kieler	1,52	15,0	10,39	—	—	—	48 327	11,95	5,24
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67 }	1,33	—	6,57	—	—	—	{ 42 842 / 173 337	11,83 / 11,75	3,98 / 4,06
27	Berlin-Anhaltische	1,48	12,0	9,08	—	—	—	134 666	17,16	4,77
28	a. Berlin-Hamburger	1,73	14,59	9,91	4,17	—	—	154 813	17,71	4,49
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1,83	—	9,79	—	—	—	110 619	19,21	5,18
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	1,33	—	10,35	—	—	—	107 578*	19,39	6,03
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1,33	—	10,35	—	—	—	41 699*	17,71	7,71
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1,33	—	10,35	—	—	—	51 812*	16,39	7,60
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1,32	—	5,27	—	—	—	72 543	16,29	5,45
32	Frankfurt-Hanauer	1,37	—	8,43	—	—	—	17 149*	14,62*	4,11*
33	Glückstadt-Elmshorner	1,51	—	9,16	—	—	—	3499	9,22	4,54
34	Hessische Ludwigs-E.	1,98	—	7,35	—	—	—	51 529*	7,67	3,03
35	Homburger	1,4	—	7,7	—	—	—	4653	8,88	6,12
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1,3	5,3	4,1	—	—	—	271 997*	10,46	2,65

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) **A. Lokomotiven.**

	II. **Privatbahnen.** (Forts.)	Durchschnittspreis der Brennmaterialien. a. pro Cbfß. Holz. Sgr.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks. Sgr.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen. Sgr.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen Sgr.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf. Sgr.	f. pro Cbfß. Torf. Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1867 verbrauchten Brennmaterials. a. überhaupt. Thlr.	b. pro Nutzmeile. Sgr.	c. pro Achsmeile. Pf.
37	Leipzig-Dresdener . . .	1,8	—	8,09	—	—	—	97585	15,86	3,75
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2,09	14,71	—	—	—	—	2675	9,62	5,80
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	1,44	—	11,77	—	—	—	33669	25,32	8,66
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	2,74	13,5	6,28	—	—	—	77352	16,67	4,23
41	a. Magdeburg-Halberstädter	2,22	—	9,85	—	—	—	99929	23,33	5,86
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	0,83	—	10,49	—	—	—	31896	18,25	5,07
42	Mecklenburgische	0,94	16,63	9,81	—	—	—	24179	11,18	4,92
43	Neisse-Brieger	0,76	—	6,01	—	—	—	7282	14,63	5,29
44	Niederschlesische Zweigbahn .	0,593	—	7,858	—	—	—	13557	17,83	5,51
45	Oppeln-Tarnowitzer . . .	0,90	—	5,15	—	—	—	7936*	9,95*	4,48
46	Ostpreußische Südbahn . .	1,13	—	9,27	—	—	—	18116	18,20	7,76
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1,397	—	6,014	—	—	—	69572	9,34	3,05
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1,397	—	6,014	—	—	—	20139	8,62	3,27
	c. Neustadt-Dürkheimer .	1,397	—	6,014	—	—	—	1831	6,99	4,69
48	Rheinische	2,0	—	4,2	—	—	—	140564	7,99	3,18
49	Schleswigsche	2,0	14,17	10,58	—	—	—	28478	10,73	6,71
50	Taunus-E.	0,625	—	8,0	—	—	—	17102	11,02	4,50
51	a. Thüringische	1,77	10,97	7,14	—	—	—	140077	15,48	4,60
	b. Werra-E.	1,26	—	7,56	—	—	—	48655	20,99	7,31
52	Tilsit-Insterburger . . .	1,07	—	9,75	—	—	—	6355	15,48	7,66
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	0,8	—	—	1,5	—	—	4891	10,41	3,33
54	Böhmische Westbahn . .	0,82	—	2,84	—	—	—	24203	8,67	3,05
55	Brünn-Rossitzer	1,60	—	6,61	—	—	—	5020	24,66	6,37
56	Buschtéhrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn }	1,04	—	3,39	—	—	—	9669	7,67	3,38
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B. .	1,19	—	5,0	—	—	—	100200	18,55	3,57
58	Graz-Köflacher	0,67	—	—	1,44	—	—	3051	5,73	2,45
59	Kaiser Ferdinands Nordb. .	2,0	7,2	3,9	6,2*	—	—	248683	13,60	2,63
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn }	1,20	—	12,60	3,30	—	—	270692	21,94	6,80
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer . .	0,926	—	—	—	—	—	37417	17,26	6,15
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	1,36	8,0	4,22	7,0*	—	—	11924	23,46	5,09
63	a. Österreichische nördliche .	1,51	—	4,06	3,26	—	—	169629	12,25	2,43
	b. Oesterreichische südöstliche	1,739	8,951	10,348	—	—	—	276397	18,56	3,34
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	1,51	12,50	14,74	—	—	—	57795	32,24	7,46
64	a. Südbahn, Oesterreichische	0,80	14,76	14,76	4,76	—	—	582247	17,32	5,11
	b. Tiroler	1,277	—	13,848	8,179	—	—	54324	20,69	11,31
65	Süd-Norddeutsche . . .	1,17	—	4,67	—	—	—	46248	14,93	5,72
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	129765	29,10	5,96
67	Turnau-Kralup-Prager . .	2,097	—	4,078	—	—	—	12468	11,89	4,47
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	5,4	—	—	—	5786	7,68	4,54
69	Niederländische Rhein-E. .	—	—	6,26	—	—	—	67368	10,18	4,52
70	a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	—	—	90442	13,25	3,37
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	29466	14,93	4,66
71	Niederländische Staats-E. .	—	—	6,6	—	—	—	90719	10,06	6,82

	I. Staatsbahnen.	138 a. Die Personenwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	138 b. Die Personenwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt (Procent)	141 (Forts.) Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen)	142 a. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen)	142 b. Die Gepäckwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen)	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen)
		I. Leistungen der							
		B. Wagen.							
1	Badische	4 107 063	239 915	*2923*	*26,34*	538 247*	1 423 392	207 923	*5997*
2	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	1 935 355 / 7 915 860	8248 / 32 992	*812* / *3246*	— / ca. *26,2**	288 962 / 1 155 608	517 488 / 2 069 952	2601 / 14 404	*1146* / *4591*
3	Braunschweigische	1 044 656	437 186	*4016*	*22,94*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
4	Friedrich-Franz-E.	152 945	78 943	*2973*	*22,42*	83 474	62 437	32 992	*7952*
5	Main-Neckar	797 802	141 325	*3517*	*37,46*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
6	Bebra-Hanauer	149 578	24 912	*1292*	*23,31*	—	68 326	8908	*3218*
7	Hannoversche	4 851 281	297 014	*4749*	—	640 152	1 555 534	358 516	*7059*
8	Main-Weser	1 252 324	231 545	*4494*	*28,32*	128 074*	494 456	95 454	*8427*
9	Nassauische	1 029 504	47 479	*3874*	*21,21*	74 712	296 163	13 620	*6734*
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 030 526	376 406	*4362*	*32,11**	540 142*	1 133 984	37 491	*8135*
11	Preuß. Ostbahn	4 004 605	282 246	*5165*	*31,51*	706 802	1 289 944	74 638	*7336*
12	Saarbrücker	308 719	427 621	*4490*	*28,72*	61 976*	176 905	149 800	*6283*
13	Westfälische	691 700	174 560	*4310*	*23,90*	261 954* / 251 600	432 021	199 388	*7256*
14	Sächsische östliche	1 553 068	86 392	*4155*	*27,18*	in Kol. 144a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
15	Sächsische westliche	4 216 097	338 711	*5737*	*19,99*	" " 144a	" " 144a	" " 144b	" " 145
16	Württembergische	3 914 902	41 370	*3155*	*29,78*	733 300	1 198 498	26 505	*6516*
	II. Privatbahnen								
	a) unter Staatsverwaltg.								
17	Bergisch-Märkische	3 553 863	260 799	*4585**	*21,57*	in Kol. 144b	1 293 187	151 543	*6381*
18	Hessische Nordbahn	301 178	349 085	*3219*	—*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
19	a. Oberschlesische / b. Breslau-Posen-Glogauer	1 395 140	349 872	*3697*	*33,71*	455 827	996 794	98 963	*8981*
	c. Stargard-Posener	225 685	219 720	*3228*	*26,96*	125 042	146 096	68 669	*5597*
20	Rhein-Nahe-E.	186 595	210 233	*4960*	*23,36*	73 045*	83 887	59 726	*8976*
21	Wilhelms-Bahn	280 670	11 128	*3839*	*24,41*	54 270	146 247	—	*4451*
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	30 610	—	*3061*	*17,45*	—	in Kol. 144a	—	in Kol. 145
23	a. Löbau-Zittauer	136 539	1368	*3629*	*26,25*	in Kol. 144a		in Kol. 144b	
	b. Zittau-Reichenberger	110 692	293	*3964*	*17,27*	" " 144a		" " 144b	
	b) in Privatverwaltung.								
24	Alberts-Bahn	266 193	10 982	*5435*	*18,70*	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	801 962	85 718	*4461*	*41,06*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
26	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	662 524 / 2 385 869	28 980 / 129 136	*1105* / *4018*	ca. *22,0* / ca. *23,10*	87 201 / 355 877	263 658 / 1 084 605	11 592 / 107 731	*3951* / *8058*
27	Berlin-Anhaltische	1 423 039	579 342	*5044*	*29,04*	520 205*	256 170	215 950	*9257*
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	2 276 529	39 502	*4337*	*23,24*	263 000	639 602	—	*7892*
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1 142 283	735 239	*4306*	*33,61*	466 622	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn &c.	737 314	619 149	*4879*	*31,34*	227 465	270 172	171 676	*7752*
	b. Hinterpommer.	291 588	257 082	*3658*	*18,36*	118 422	129 633	58 864	*5226*
	c. Vorpommersche	638 811	499 814	*3967*	*22,34*	165 877	194 409	59 380	*6679*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	894 967	6537	*3481*	*32,36*	148 937	221 332	—	*6917*
32	Frankfurt-Hanauer	158 537	—	*1539*	*19,60*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
33	Glückstadt-Elmshorner	75 157	624	*4210*	*33,51*	13 140	19 710	—	*9857*
34	Hessische Ludwigs-E.	1 113 220	454 140	*4852*	ca. *26,0*	58 601*	517 132	124 255	*6167*
35	Homburger	214 490	—	*3154*	*29,28*	—	31 920	—	*5320*
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	3 274 637	303 208	*5405*	*26,19*	496 730	1 114 522	21 574	*6174*

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. Wagen.

144		145	146		147	148	149			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.			
7 861 133	5 580 970	*2214*	*23,66*	*25,99*	38 610	**19 797 253**	198 911	46 658	3 384 174	1
6 071 279	1 611 259	*577*	—	—	166 499	**10 646 241**	31 433	25 436	3 296 846	2
24 285 116	6 445 039	*2310*	ca. *21,4**	ca. *30,0**	665 996	**42 584 967**	125 812	101 744	13 187 384	
2 895 778	4 691 999	*2492*	*30,9*	*41,66*	—	**9 069 619**	685 683	in Rol. 149c	7 523 948	3
200 712	305 515	*1368*	*24,31*	*26,31*	68 256	**985 274**	69 486	34 743	151 244	4
535 167	727 502	*2017*	ca. *20,0*	ca. *26,3*	—	**2 201 796**	48 093	—	1 253 493	5
91 527	352 823	*1079*	*21,44*	*22,37*	31 128	**727 202**	6261	—	84 011	6
12 683 006	10 006 545	*2165*	—	—	310 278	**30 702 326**	in Rol. 149c	in Rol. 149c	10 388 274*	7
1 092 884	1 782 042	*1790*	*36,1**	*51,21*	in Rol. 144a	**4 986 779**	344 959	221 612	3 840 392	8
1 689 358	1 597 960	*1403*	*42,72*	*42,93*	—	**4 748 796**	50 435	21 238	476 463	9
15 692 355	8 332 103	*2546*	*36,74*	*39,55*	971 133	**30 114 140**	387 547	108 148	13 117 217	10
10 319 818	4 335 592	*2336*	*27,50*	*32,65*	1 225 777	**22 239 422**	281 901	—	4 136 514	11
1 480 943	5 344 640	*1522*	*50,24*	*60,53*	146 723	**8 097 227**	245 009	71 872	2 545 814	12
2 148 959	2 965 598	*1989*	*36,50*	*48,36*	119 724	**7 245 504**	364 383	104 122	4 319 646	13
5 546 334	3 411 516	*2353*	ca. *18,9**	ca. *26,9*	22 817	**10 620 127**	125 567	—	4 931 507	14
18 301 385	7 603 629	*2075*	ca. *21,0**	ca. *30,5*	200 201	**30 660 023**	145 834	in Rol. 149c	5 167 137	15
5 947 946	2 076 471	*1520*	*32,45*	*43,64*	in Rol. 144	**13 938 992**	50 702	23 275	3 951 619	16
12 067 246	8 410 696	*1247**	*47,36*	*56,47*	404 426*	**26 141 760**	237 022*	792 963*	5 188 665	17
605 699	974 786	*2297*	*30,34*	*48,94*	—	**2 230 748**	391 262	in Rol. 149a	3 280 248	18
16 664 640	14 315 577	*2827*	*38,26*	*47,27*	230 222	**34 507 035**	327 036	115 354	11 413 042	19ab
371 262	2 049 035	*3041*	*34,60*	*38,63*	140 347	**3 345 856**	260 365	69 289	3 333 305	- c
371 410	1 547 992	*1672*	*37,69*	*40,41*	16 059	**2 548 947**	352 289	111 289	2 487 593	20
1 124 384	2 332 417	*1917*	*39,29*	*44,37*	66 094	**4 015 210**	16 998	—	943 056	21
—	—	—	—	—	—	**—**	122 748	—	500 728	22a
35 822	5464	*5161*	ca. *10,5**	ca. *20,0**	—	**71 896**	6	—	34 643	- b
410 657	160 307	*3708*	ca. *17,5**	ca. *23,3**	2022	**710 893**	1349	—	472 886	23a
287 488	226 645	*2235*	ca. *18,35**	ca. *25,5**	—	**625 118**	1067	—	296 440	- b
495 539	511 847	*735*	*22,10*	*38,82*	—	**1 284 561**	19 620	—	121 900	24
1 691 064	318 713	*1817*	*34,5*	*46,63*	—	**2 897 457**	185 838	in Rol. 149c	640 470	25
1 510 420	1 184 819	*804*	*35,5*	*35,5*	—	**3 748 294**	6816	—	1 361 178	26
6 490 657	4 293 347	*2827*	*36,07*	*36,07*	—	**14 847 222**	162 665	70 860	4 813 502	
3 334 775	2 375 607	*2076*	*32,26*	*39,65*	250 502	**8 955 590**	513 854	in Rol. 149c	4 088 077	27
5 221 611	3 995 934	*3061*	*30,04*	*41,81*	400 413	**12 836 591**	34 750	8	3 574 202	28
2 333 515	3 689 148	*3098*	*28,37*	*36,65*	—	**8 366 861**	594 183	in Rol. 149c	3 150 705	29
1 199 253	2 284 108	*2758*	*23,18*	*37,01*	109 253	**5 618 390**	727 322	148 570	3 015 180	30a
259 666	1 563 208	*2477*	*24,49*	*23,39*	19 388	**2 697 851**	335 066	81 114	712 278	- b
408 340	2 656 269	*2741*	*24,52*	*27,11*	64 526	**4 687 426**	267 550	47 292	668 481	- c
2 565 464	1 000 883	*1426*	*43,40*	*49,22*	—	**4 838 120**	1571	—	933 980	31
212 247	330 103	*2583*	—*	—*	—	**700 887**	233 087	213 656	685 973	32
29 716	55 053	*1247*	*35,59*	*55,35*	44 551*	**237 951**	1737	—	71 169	33
934 485	2 085 283	*1909*	ca. *30,38*	ca. *35,6*	28 839	**5 315 955**	447 005	112 192	3 089 787	34
8066	18 997	*644*	*25,49*	*28,42*	—	**273 473**	—	—	19 209	35
17 264 882	10 806 060	*1814*	*40,36*	*51,14*	1 093 086	**34 374 699**	946 075	329 940	12 338 141	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	138 a. Die Personenwagen haben durchlaufen auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	138 b. Die Personenwagen haben durchlaufen auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	139 Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen.)	140 Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt (Procent)	141 (Forts.) Die Postwagen haben auf der Bahn durchlaufen (Achsmeilen.)	142 I. Leistungen der B. Wagen. Die Gepäckwagen haben durchlaufen a. auf der eigenen Bahn (Achsmeilen.)	142 b. auf fremden Bahnen (Achsmeilen.)	143 Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt (Meilen.)
37	Leipzig-Dresdener	1 579 317	116 310	*4370*	*28,19*	in Kol. 138a	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 143
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	163 928	—	*2277*	*34,08*	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	432 188	1282	*2833*	*24,0*	in Kol. 142	156 114*	310*	*5586**
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 088 289	53 408	*3695*	*33,79*	138 576	242 111	173 740	*7701*
41	a. Magdeburg-Halberstädter	933 782	252 079	*2892*	*23,08*	109 157	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 143
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	423 898	20 577	*3899*	*21,74*	61 992	147 090	—	*12257*
42	Mecklenburgische	460 656	22 091	*3424*	*27,13*	132 682	143 379	11	*7163*
43	Neisse-Brieger	121 863	11	*3385*	*33,41*	in Kol. 142a	40 825	—	*4536*
44	Niederschlesische Zweigbahn	132 715	34 800	*2094*	*32,36*	42 047	40 789	16 231	*4386*
45	Oppeln-Tarnowitzer	67 102	5067	*4811*	*26,78*	—	66 357	5251	*5967*
46	Ostpreußische Südbahn	250 707	—	*2038*	*25,93*	37 980	42 358	—	*2353*
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	855 913	355 033	*4553*	ca. *25**	—	488 609	137 294	*8941*
	b. Pfälzische Maximiliansb.	168 357	120 420	*4247*	ca. *22**	—	101 299	79 034	*8197*
	c. Neustadt-Dürkheimer	14 978	17 004	*5330*	ca. *26**	—	—	48 204	*8031*
48	Rheinische	2 908 315	965 290	*4941*	*31,34*	489 847	1 035 127	196 516	*5725*
49	Schleswigsche	340 308	207 601	*6371*	*25,31*	42 378*	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 143
50	Taunus-E.	835 001	13 654	*3239*	*19,6*	—	109 839	27 308	*2689*
51	a. Thüringische	1 685 846	678 132	*6491*	*24,64*	181 304	497 666	110 249	*7152*
	b. Werra-E.	427 981	13 574	*3680*	*25,60*	65 760	183 808	1280	*5141*
52	Tilsit-Insterburger	103 642	—	*2879*	*24,5*	30 270	20 858	—	*2097*
	Oesterreichische Bahnen.								
53	Aussig-Teplitzer	99 708	—	*1662*	*31,16*	—	37 956	—	*6326*
54	Böhmische Westbahn	354 179	—	*2214*	*24,0*	42 959	177 606	—	*7400*
55	Brünn-Rossitzer	34 260	—	*2447*	*25,19*	—	10 160	—	*2540*
56	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno	112 162	—	*4006*	*33,91*	—	20 161	—	*2520*
	Buschtěhrader: b. Prag-Wejhybka								
	Buschtěhrader: c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	922 669	3415	*3842*	*20,83*	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	65 312	—	*1921*	*25,36*	in Kol. 142b	36 116	—	*3009*
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	3 061 574	753 088	*4973*	*35,30*	482 323	1 580 084	27 568	*6645*
60	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	2 059 979	124 755	*2830*	*26,69*	242 228	631 319	—	*5174*
	Kaiserin Elisabeth: b. Pferde-Bahn	51 124	—	*881*	—	—	in Kol. 144a	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	438 129	—	*5477*	*25,66*	88 325	142 327	—	*5930*
62	Mohacs-Fünfkirchener	55 934	—	*2797*	*29,46*	—	19 001	—	*2375*
63	a. Oesterreichische nördliche	1 821 238	388 767	*3837*	*36,84*	297 021	1 275 588	88 476	*6939*
	b. Oesterreichische südöstliche	1 900 249	376 952	*3853*	*39,38*	320 045	947 365	26 543	*4299*
	c. Wien-Neu-Szönyer	220 435	45 093	*1520*	*29,66*	14 930	105 280	7710	*2690*
64	a. Südbahn, Oesterreichische	6 445 095	82 358	*3310*	*26,32*	636 077	2 135 217	30 693	*6221*
	b. Tiroler	791 590	2340	*3267*	*27,02*	16 010	152 200	1246	*2557*
65	Süd-Norddeutsche	456 738	42 774	*2715*	*22,19*	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 143
66	Theiß-Bahn	966 238	12 660	*2250*	*39,27*	183 933*	387 930	586	*3211*
67	Turnau-Kralup-Prager	117 676	50 939	*3513*	*27,28*	in Kol. 142	56 158	5270	*7679*
	Fremdländische Bahnen.								
68	Lüttich-Mastrichter	210 000	—	*4565*	*49,85*	—	67 104	—	*4194*
69	Niederländische Rhein-E.	1 090 307	8317	*3184*	*34,15*	71 837	610 447	—	*5335*
70	a. Warschau-Wiener	981 601	186 715	*7081*	*37,67*	—	336 207	6867	*7147*
	b. Warschau-Bromberger	402 165	353 299	*4018*	*18,0*	—	143 862	26 969	*4745*
71	Niederländische Staats-E.	1 524 341	3783	*4366*	*23,44*	46 474	817 351	2210	*6718*

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

144		145	146		147	148	149			
Die Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde			
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Gepäckwagen	c. Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen.			
2 777 302	3 398 048	*2119*	*26,90*	*37,74*	in Kol. 144a	7 870 977	168 028	in Kol. 149c	4 832 097	37
352	—	*88*	*32,2*	*71,33*	600	164 800	—	—	1294	38
566 967	153 571	*1193*	*37,19*	*47,33*	48 036	1 358 469	791	—	196 281	39
1 915 183	2 461 141	*1422*	*31,03*	*40,0*	3102	6 075 550	71 699	33 360	3 086 355	40
2 133 394	4 583 431	*2018*	*23,62*	*30,26*	in Kol. 144a	8 011 843	268 168	in Kol. 149c	2 905 027	41a
815 731	809 368	*2655*	*23,91*	*43,46*	" " 144a	2 278 656	13 085	—	801 190	- b
638 944	481 714	*1328*	*21,36*	*40,0*	" " 144	1 879 477	55 304	11 349	327 416	42
94 603	335 783	*2850*	*35,74*	*67,99*	21 321	614 406	860	—	216 140	43
114 805	306 366	*1572*	*29,09*	*44,66*	23 622	711 375	35 105	10 412	485 836	44
329 553	439 049	*1931*	*49,31*	*66,10*	—	912 379	—	—	174 255	45
474 800	59 870	*717*	*29,14*	*32,38*	in Kol. 144a	865 715	152	—	34 002	46
3 001 138	2 581 261	*1658*	ca. *35**	ca. *50,75**	—	7 419 218	263 673	148 048	3 462 564	47a
123 993	1 346 777	*1656*	ca. *40**	ca. *60*	—	1 939 880	177 634	99 576	1 548 444	- b
—	—	—	—	—	—	80 186	47 871	31 377	46 138	- c
5 695 208	4 901 165	*1565*	*39,61*	*42,0*	675 601	16 867 069	367 836	105 226	4 628 078	48
798 429	475 479	*2088*	—*	—*	—	1 864 195	89 429	in Kol. 149c	231 875	49
219 638	255 843	*1014*	*28,92*	*38,41*	—	1 461 283	26 127	16 732	159 495	50
3 093 301	4 279 898	*2140*	*28,13*	*42,99*	274 340	10 800 736	518 581	287 984	4 427 104	51a
474 261	867 009	*1944*	*27,05*	*47,25*	2550	2 036 223	1727	in Kol. 149c	1 241 150	- b
81 342	295 635	*1473*	*26,73*	*33,14*	40 895	572 642	—	—	21 746	52
167 044	—	*216*	—	—	in Kol. 144a	304 708	512	—	223 950	53
1 718 920	1 885 810	*2329*	*48,46*	*48,46*	61 962	4 421 436	—	—	502 815	54
153 856	15 838	*866*	*41,24*	*45,31*	—	214 114	—	—	76 738	55
335 895	25 299	*1014*	*47,5*	*48,7*	—	493 521	347	—	560 802	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
4 686 452	4 447 727	*3173*	*29,78*	*34,0*	in Kol. 144	10 060 263	4792	—	4 490 967	57
142 588	44 316	*658*	*44,20*	*44,95*	—	288 332	—	—	205 254	58
17 188 461	12 524 061	*2480*	*37,0*	*47,10*	—	35 617 159	543 169	in Kol. 149c	11 183 852	59
5 444 600	4 970 916	*2618*	*47,43*	*47,91*	—	13 473 797	141 551	—	5 812 260	60a
960 807	—	*630*	—	—	—	1 011 931	—	—	—	- b
1 140 054	2 929 488	*3325*	*28,8*	*28,8*	in Kol. 144	4 738 323	—	—	382 623	61
764 052	—	*1547*	*42,3*	*50,0*	4586	843 573	—	—	—	62
12 839 149	8 216 947	*3055*	*30,15*	*35,52*	—	24 927 186	652 212	—	8 236 308	63a
18 028 312	9 396 779	*2913*	*32,72*	*36,78*	—	30 996 245	102 975	3585	8 520 635	- b
1 882 164	812 218	*1752*	*37,35*	*37,96*	—	3 087 831	68 779	14 720	483 905	- c
28 950 714	3 990 021	*2758*	*40,30*	*40,47*	290 834	42 561 009	211 961	15 007	2 404 940	64a
568 370	39 780	*239*	*43,0*	*43,0*	38 400	1 609 936	44 300	—	88 465	- b
1 251 843	1 485 176	*1719*	*25,76*	*25,76*	—	3 236 531	21 982	—	1 179 011	65
4 101 280	2 944 961	*2859*	*32,27*	*42,59*	364 581*	8 962 169	9578	—	1 920 645	66
363 970	217 543	*1925*	*36,34*	*42,32*	in Kol. 144	811 556	42 099	588	422 373	67
95 687	75 885	*533*	*25,10*	*25,10*	—	448 676	—	—	85 529	68
2 507 128	2 923 097	*2197*	*38,28*	*49,84*	418 749	7 629 882	—	—	663 025	69
4 818 680	1 666 907	*1894*	*33,37*	*47,39*	—	7 996 977	352 000	25 919	3 159 830	70a
332 777	1 975 245	*2271*	*21,22*	*35,16*	—	3 234 317	177 086	8031	1 212 413	- b
1 659 282	818 720	*701*	*24,55*	*25,22*	—	4 872 161	—	—	741 320	71

(Forts.) I. Leistungen der

(Forts.) B. Wagen.

	I. Staatsbahnen.	150 Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			151 Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			152 Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
1	Badische	4 305 974	44 474	5905	1 470 050	15 183	2016	11 245 307	116 147	15 420
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	2 010 418	9417	1251	542 924	2543	338	9 368 125	43 883	5828
	v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	8 041 672	37 414	4967	2 171 696	10 104	1341	37 472 500	174 340	23 146
3	Braunschweigische	1 730 339	49 566	6581	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	10 419 726	298 474	39 628
4	Friedrich-Franz-E.	222 431	14 406	1913	97 180	6294	835	351 956	22 795	3026
5	Main-Neckar	845 895	72 733	9656	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 788 660	153 797	20 418
6	Bebra-Hanauer	155 839	14 984	1990	68 326	6570	872	175 538	16 879	2241
7	Hannoversche	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	29 409 045*	242 950	32 242
8	Main-Weser	1 597 283	60 434	8022	716 068	27 093	3596	4 843 276	183 249	24 325
9	Nassauische	1 079 939	43 060	5718	317 401	12 656	1680	2 165 821	86 356	11 467
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 418 073	50 691	6730	1 242 132	18 421	2446	28 809 572	427 252	56 725
11	Preuß. Ostbahn	4 286 506	37 492	4978	1 289 944	11 283	1498	14 456 332	126 444	16 788
12	Saarbrücker	553 728	28 323	3759	248 777	12 725	1689	4 026 757	205 972	27 342
13	Westfälische	1 056 083	31 714	4211	536 143	16 100	2138	6 468 605	194 252	25 790
14	Sächsische östliche	1 678 635	65 266	8665	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	10 477 841	407 381	54 088
15	Sächsische westliche	4 361 931	62 047	8236	" " 152a	" " 152b	" " 152b	23 468 522	333 834	44 322
16	Württembergische	3 965 604	50 064	6647	1 221 773	15 424	2048	9 899 565	124 979	16 593
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltg.									
17	Bergisch-Märkische	3 790 885	52 571*	6980	2 086 150	28 930*	3841	17 255 911	231 779	30 772
18	Hessische Nordbahn	692 440	34 936	4639	in Kol. 150a	in Kol. 150b	in Kol. 150b	3 885 947	196 062	26 031
19	a. Oberschlesische	1 722 176	28 949*	3844	1 112 148	18 695*	2482	28 077 682	453 597	60 223
	b. Breslau-Posen-Glogauer									
	c. Stargard-Posener	486 050	21 478	2852	215 385	9518	1264	3 704 567	163 702	21 734
20	Rhein-Nahe-E.	538 884	33 680	4471	195 176	12 199	1619	2 859 003	178 688	23 722
21	Wilhelms-Bahn	297 668	13 253	1759	146 247	6514	865	2 067 440	83 566	11 095
22	a. Gößnitz-Geraer	122 748	26 569	3527	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	500 728	108 383	14 389
	b. Greiz-Brunner	30 616	22 512	2990				70 465	51 813	6881
23	a. Löbau-Zittauer	137 888	30 574	4059				883 543	195 907	26 010
	b. Zittau-Reichenberger	111 759	31 481	4179				583 928	164 487	21 837
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	285 813	157 908*	20 965	—	—	—	617 439	120 830	16 042
25	Altona-Kieler	987 800	30 582	4060	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	2 331 534	72 184	9581
26	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	669 340	8223	1092	262 658	3227	428	2 871 598	35 275	4684
	Ostbahnen { v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	2 548 534	31 309	4157	1 155 465	14 195	1884	11 304 159	138 872	18 437
27	Berlin-Anhaltische	1 936 623	39 408	5232	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	7 679 022	156 218	20 740
28	a. Berlin-Hamburger	2 311 279	58 189	7726	639 610	16 103	2138	8 795 813	221 445	29 401
	b. Hamburg-Bergedorfer									
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 736 466	88 867	11 799	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	5 484 220	280 666	37 263
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	1 464 636	49 331	6549	418 742	14 104	1873	4 214 433	141 948	18 846
	b. Hinterpommer.	626 654	27 485	3649	210 747	9234	1226	971 944	42 629	5659
	c. Vorpommersche	906 361	29 746	3949	241 701	7932	1053	1 076 821	35 340	4692
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	896 538	39 159	5199	221 332	9667	1283	3 499 444	152 847	20 295
32	Frankfurt-Hanauer	391 614	71 724	9522	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b	1 111 876*	203 640	27 037
33	Glückstadt-Elmshorner	76 894	17 087	2269	19 710	4380	582	100 885	22 419	2977
34	Hessische Ludwigs-E.	1 560 225	63 970	8493	629 324	25 803	3426	4 024 272	164 997	21 906
35	Homburger	214 490	89 000	11 816	31 920	13 245	1758	27 275	11 317	1502
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	4 220 712	60 109	7980	1 444 463	20 571	2731	29 603 023	421 593	55 973

153			154		155		156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	
Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Thlr.	Thlr.	
17 598 188	*181 762*	*24 132*	—	—	—	—	147 218	145 931	1
12 376 868 19 507 472	*57 977* *230 332*	*7699* *30 580*	— —	— —	— —	— —	52 708 210 832	1199 4796	2
12 150 065	*348 040*	*46 208*	71 810	33 383* 33 416*	44 426	54 551* 33 383*	249 223	177 880	3
823 297	*53 322*	*7079*	—	25 059	2411	25 059	4143	17 198	4
2 634 555	*226 531*	*30 074*	—	—	—	—	27 803	18 923	5
430 831	*41 426*	*5500*	—	—	—	—	2305	11 975	6
30 428 525	*251 371*	*33 374*	—	—	—	—	349 762	369 262	7
7 284 701	*275 622*	*36 590*	—	—	—	—	93 487	44 710	8
3 637 873	*145 051*	*19 260*	26 371	—	15 332	26 371	26 374	58 535	9
34 981 052	*518 776*	*68 877*	77 392	82 484	39 951	36 604	474 361	356 723	10
21 965 361	*192 122*	*25 507*	50 167	67 566	46 584	67 566	121 930	153 562	11
5 037 961	*257 696*	*34 215*	—	—	—	—	117 062	214 615	12
8 432 155	*253 218*	*33 619*	24 000	37 085	24 000	37 085	132 564	81 681	13
12 179 293	*473 534*	*62 871*	—	—	—	—	104 973	75 617	14
28 030 654	*398 729*	*52 939*	—	—	—	—	110 117	174 004	15
15 820 242	*199 725*	*26 517*	—	—	—	—	121 217	64 955	16
23 537 372	*316 150*	*41 974*	—	—	—	—	145 204	241 245	17
4 578 387	*230 998*	*30 670*	—	—	—	—	85 398	27 185	18
31 598 055*	*510 469*	*67 773*	80 893	50 512	51 663	65 565	363 488 111 368	449 868 116 007	19a - b
4 671 391	*206 424*	*27 406*	63 304	26 236	42 647	26 236	88 792	59 045	- c
3 682 167	*230 137*	*30 552*	—	—	—	—	82 577	52 104	20
2 631 719	*106 375*	*14 123*	25 000	—	14 000	—	23 570	58 368	21
623 476	*131 952*	*17 916*	—	—	—	—	16 208	—	22a
101 081	*74 324*	*9871*	—	—	—	—	950	137	- b
1 023 453	*226 930*	*30 128*	—	—	—	—	14 022	4268	23a
695 687	*195 968*	*26 017*	—	—	—	—	9482	5837	- b
903 252	*278 737*	*37 007*	18 981	25 635	11 075	16 426	4090	13 683	24
3 319 334	*102 766*	*13 644*	36 903	30 057	25 000	—	26 856	12 701	25
3 890 897 15 364 035	*47 799* *188 747*	*6346* *25 059*	— —	— —	— —	— —	41 438 165 752	38 833 155 331	26
10 158 309	*206 709*	*27 444*	88 021	94 818	36 447	45 387	51 213	20 660	27
12 410 115	*312 440*	*41 482*	72 663	103 819	28 207	30 910	35 352	46 138	28
7 687 308	*393 414*	*52 231*	79 610	45 695	43 832	43 596	102 043	123 715	29
6 434 529	*216 724*	*28 774*	31 315	65 065	32 638	30 965	—*	—*	30a
1 947 155	*85 401*	*11 338*	32 579	—	30 344	21 699	—*	—*	- b
2 455 286	*80 580*	*10 698*	28 659	—	28 659	19 015	—*	—*	- c
4 766 251	*208 179*	*27 639*	28 000	15 000	23 000	25 000	25 545	27 866	31
1 503 490*	*275 364*	*36 559*	—	—	—	—	14 258	9764	32
255 180	*56 707*	*7530*	—	—	—	—	2264	1748	33
6 342 151*	*260 031*	*34 523*	—	—	—	—	49 885	27 478	34
273 685	*113 562*	*15 077*	—	—	—	—	481	495	35
36 858 014	*524 915*	*69 691*	—	—	—	—	401 208	363 487	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	150	151		152		
		(Forts.) I. Leistungen der					
		(Forts.) B. Wagen.					
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt	Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Eigene und fremde Güterwage (incl. Equipage- und Viehwagen) hab auf der Bahn zurückgelegt		
		a. überhaupt Kilometer.	b. pro Meile Bahnlänge Kilometer.	b. pro Kilometer	a. überhaupt Kilometer.	b. pro Meile Bahnlänge Kilometer.	b. pro Ki meter
37	Leipzig-Dresdener	1 747 345	88 923	11 806	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	163 928	204 910	27 205	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	432 979	29 656	3937	156 114	10 693	1420
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 159 988	59 917	7955	275 471	14 229	1889
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1 201 950	52 671	6993	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	436 983	30 558	4057	147 090	10 286	1366
42	Mecklenburgische	515 960	26 775	3555	154 728	8029	1066
43	Neisse-Brieger	122 723	19 858	2636	40 825	6606	877
44	Niederschlesische Zweigbahn	167 820	17 665	2346	51 201	5390	716
45	Oppeln-Tarnowitzer	67 102	6631	880	66 357	6557	871
46	Ostpreußische Südbahn	250 859	16 904	2244	42 358	2854	379
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	1 119 586	47 460	6300	636 657	26 988	3582
	b. Pfälzische Maximiliansb.	345 991	41 386	5494	200 875	24 028	3190
	c. Neustadt-Dürkheimer	62 849	30 435	4041	31 377	15 195	2017
48	Rheinische	3 276 151	49 029	6509	1 140 353	17 066	2266
49	Schleswigsche	429 737	15 271	2027	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
50	Taunus-E.	861 128	128 335	17 039	126 571	18 863	2504
51	a. Thüringische	2 204 427	57 853	7681	785 650	20 619	2737
	b. Werra-E.	429 708	18 922	2512	183 808	8094	1075
52	Tilsit-Insterburger	103 642	14 475	1922	20 858	2913	387
	Oesterreichische Bahnen.						
53	Aussig-Teplitzer	100 220	33 075*	4391	37 956	12 527*	1663
54	Böhmische Westbahn	354 179	13 285	1764	177 606	6662	884
55	Brünn-Rossitzer	34 260	9136	1213	10 160	2709	359
56	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn.	112 509	15 204	2019	20 161	2725	362
		—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	927 461	19 813	2631	—	—	—
58	Graz-Köflacher	65 312	12 299	1633	36 116	6801	903
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	3 604 743	44 868	5957	1 580 084	19 667	2611
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.	2 201 530	38 670	5134	631 319	11 089	1472
		51 124	2943	391	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
61	Lemberg-Czernowitzer	438 129	12 479	1657	142 327	4054	538
62	Mohacs-Fünfkirchener	55 934	6923	919	19 001	2352	312
63	a. Oesterreichische nördliche	2 473 450	39 696	4872	1 275 588	20 471	2718
	b. Oesterreichische südöstliche	2 003 224	21 739	2886	950 950	10 320	1370
	c. Wien-Neu-Szönyer	289 214	13 818	1835	120 000	5734	761
64	a. Südbahn, Oesterreichische	6 657 056	31 699	4208	2 150 224	10 239	1359
	b. Tiroler	835 890	28 814	3826	152 200	5246	696
65	Süd-Norddeutsche	478 720	18 286	2428	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
66	Theiß-Bahn	975 816	12 622	1676	387 930	5018	666
67	Turnau-Kralup-Prager	159 775	13 867	1841	56 746	4925	654
	Fremdländische Bahnen.						
68	Lüttich-Mastrichter	210 000	54 404	7223	67 104	17 385	2308
69	Niederländische Rhein-E.	1 090 307	46 915	6229	610 447	26 267	3487
70	a. Warschau-Wiener	1 333 601	28 741	3816	362 126	7804	1036
	b. Warschau-Bromberger	579 251	30 976	4113	151 893	8123	1078
71	Niederländische Staats.-E.	1 524 341	19 076	2533	817 351	10 228	1358

Transportmittel im Betriebsjahre 1867.

(Forts.) B. **Wagen.**

153			154		155		156	157	
Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	b. pro Kilometer Bahnlänge	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	
Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Thlr.	Thlr.	
9 356 744	476 170	63 219	—	—	—	—	122 203	91 609	37
166 174	207 718	27 578	104 990	5777	77 600	8736	—	—	38
1 400 377	95 916	12 731	108 417	3559	38 503	16 745	5176	4705	39
6 578 675	339 808	45 115	65 868	23 263	47 993	23 273	39 912	22 535	40
6 349 528	278 244	36 942	—	—	—	—	91 706	182 268	41a
2 262 986	158 251	21 010	44 975	—	—	—	4620	10 654	- b
1 769 730	91 838	12 193	71 410*	—	—	—	12 203	12 678	42
493 612	80 196	10 647	—	—	—	—	5547	8395	43
885 331	93 193	12 374	48 692	4949	48 692	—	24 400	19 927	44
637 267	62 971	8360	40 325	—	40 325	—	3962	10 490	45
839 999	56 604	7515	13 484	—	13 484	—	1260	1636	46
8 219 945	318 450	46 258	—	—	—	—	—	4374	47a
2 219 303	265 466	35 245	—	—	—	—	13 596	—	- b
140 364	67 973	9024	—	—	—	—	—	—	- c
15 905 238	238 031	31 602	30 000	46 500	27 600	44 350	193 181	243 684	48
1 528 493	54 317	7211	—	—	—	—	14 178	25 791	49
1 366 832	203 700	27 045	—	—	—	—	3752	8483	50
10 966 126	287 795	38 209	—	—	—	—	115 192	115 247	51a
2 397 237	105 559	14 015	32 615	—	25 165	—	30 789	22 845	- b
298 753	41 725	5539	14 587	—	14 587	—	730	6034	52
529 170	134 062	17 799	—	—	—	—	17 320	3900	53
2 858 441	107 218	14 235	70 869	—	—	18 000	21 214	76 547	54
275 014	73 337	9737	—	—	—	—	3539	407	55
1 029 367	139 104	18 471	—	—	—	—	32 022	2459	56ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
10 104 880	215 870	28 660	—	—	—	—	56 916	134 361	57
449 269	84 608	11 232	—	—	—	—	6313	1786	58
34 039 463	423 692	56 252	49 514	28 692	49 480	22 807	283 941	215 495	59
14 331 937	251 746	33 423	—	—	—	—	353 263	325 123	60a
1 011 931	58 257	7735	—	—	—	—	—	—	- b
2 191 458	62 418	8287	—	—	—	—	—	46 795	61
843 573	104 402	13 861	—	—	—	—	—	—	62
25 121 516	403 170	53 528	—	—	—	—	—*	—*	63a
29 823 166	323 637	42 968	—	—	—	—	—*	—*	- b
2 790 213	133 312	17 699	—	—	—	—	—*	—*	- c
41 089 845	195 657	25 977	—	—	—	—	57 014	146 282	64a
1 699 335	58 578	7777	—	—	—	—	4224	15 514	- b
2 909 574	111 137	14 755	—	—	—	—	1907	31 557	65
7 844 313	101 466	13 471	—	—	—	—	47 203	105 968	66
1 002 861	87 039	11 556	—	—	—	—	7446	6649	67
458 320	118 736	15 764	—	—	—	—	6715	14 800	68
5 361 493	230 701	30 630	—	—	—	—	88 438	279 559	69
9 674 237	208 496	27 681	—	—	—	—	181 467	63 507	70a
2 276 334	121 729	16 161	—	—	—	—	41 954	104 076	- b
4 788 768	59 927	7956	—	16 900	—	16 900	24 557	27 528	71

		158	159	160	161	162	163	164			
		II. Personen- und									
		A. Im Betriebsjahre 1867									
	I. Staatsbahnen.	Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	Ueberhaupt Personen.	Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
1	Badische	96 587	974 731	5 813 433	—	53 461	**6 938 212**	6 143 000	375 820	365 236	54 156
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	12 667 / 50 664	259 504 / 1 038 015	1 173 734 / 4 694 945	—	i. R. 158–160 / = 158–160	1 445 905 / **5 783 624**	1 330 604 / 5 562 400	23 202 / 92 808	23 223 / 92 912	4816 / 35 504
3	Braunschweigische	58 728*	466 524*	658 487*	13 086*	78 382	**1 275 207**	747 219	162 745	153 657	211 586
4	Friedrich-Franz-E.	3433	47 565	119 752	—	3987	**174 737**	89 736	41 597	37 537	5867
5	Main-Neckar	38 121	284 429	891 995	—	5269	**1 219 814**	952 911	116 042	113 690	37 171
6	Bebra-Hanauer	1307	20 457	199 398	—	13 731	**234 893**	174 952	31 409	28 532	—
7	Hannoversche	160 648*	954 220*	1 431 340*	38 204*	245 324	**2 829 736**	2 507 248	102 291	106 297	113 900
8	Main-Weser	15 980	176 530	757 376	—	52 479	**1 002 365**	869 864	59 199	55 565	26 737
9	Nassauische	35 848	277 163	1 003 315	—	50 785	**1 367 111**	1 075 391	111 878	173 914	5928
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	25 095	271 546	797 789	1 384 747	89 831	**2 569 008**	2 254 399	144 788	157 818	12 003
11	Preuß. Ostbahn	22 357	330 556	716 567	1 036 751	124 862	**2 231 093**	1 975 334	115 857	108 348	31 554
12	Saarbrücker	13 914	140 950	673 392	520 911*	35 849	**1 385 016**	998 247	170 187	193 075	23 507
13	Westfälische	5296	81 468	362 480	336 829	42 188	**828 261**	722 030	46 415	50 242	9574
14	Sächsische östliche	15 704	327 983	1 342 669	—	94 427	**1 780 783***	1 507 634	in Kol. 164c	273 149	in Kol. 164
15	Sächsische westliche	12 605	554 676	2 504 398	—	70 679	**3 142 358***	2 983 695	= = 164c	158 663	= = 164
16	Württembergische	71 498	1 055 341	4 283 632	—	225 350	**5 635 821**	5 461 517	82 141	92 163	in Kol. 164c
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	37 481	816 949	2 937 994	2 838 593	110 027	**6 741 044**	6 415 248	164 438	161 292	66
18	Hessische Nordbahn	13 048	131 970	252 554	—	in Kol. 160	**397 572**	247 736		149 836	in Kol. 164
19	a. Oberschlesische	9161	165 465	411 873	609 497	40 754	**1 236 750**	1 077 262	in Kol. 164c	156 512	2976
	b. Breslau-Posen-Glogauer	4276	63 534	275 686	150 222	47 730	**541 448**	496 976		44 195	277
	c. Stargard-Posener	3388	44 138	119 205	133 461	25 449	**325 641**	223 216		88 547	13 878
20	Rhein-Nahe-E.	19 062	121 660	420 933	241 894*	23 808	**827 357**	528 714	160 658	108 287	29 698
21	Wilhelms-Bahn	2399	42 276	84 378	271 690	8123	**408 866**	361 747	20 700	25 017	1402
22	a. Gößnitz-Geraer	261	25 823	167 276	—	21	**193 381***	192 070		1311	in Kol. 164
	b. Greiz-Brunner	179	12 135	48 863	—	154	**61 331***	60 992	in Kol. 164c	339	—
23	a. Löbau-Zittauer	551	28 659	182 178	—	13 691	**225 079**	175 017		50 062	in Kol. 164
	b. Zittau-Reichenberger	288	18 728	137 974	—	2886	**159 876***	149 831		10 045	= = 164
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	1612	67 030	226 390	314 172	4840	**614 044***	521 165	39 711	53 168	—
25	Altona-Kieler	7160	299 728	1 424 195	—	15 353	**1 746 436**	1 636 456 / 15 353*	47 182	47 445	—
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	1577 / 10 406	58 302 / 243 429	421 302 / 1 775 259	—	31 847 / 72 427	513 035 / **2 101 521**	481 139 / 2 039 586	15 319 / 16 133	15 218 / 33 398	1339 / 12 404
27	Berlin-Anhaltische	15 312	247 088	778 296	—	55 444	**1 096 140**	913 928	90 792	88 465	2955
28	a. Berlin-Hamburger	14 976	258 081	591 862	425 500	33 822	**1 324 241**	1 166 445	62 220	72 745	22 831
	b. Hamburg-Bergedorfer	7339	124 725	210 987	111 764	—	454 818	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	36 810	268 839	592 855	573 471	100 040	**1 572 015**	1 402 691	87 046	82 278	in Kol. 164
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn 2c. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	6323 / 744 / 3258	159 012 / 33 157 / 68 600	486 112 / 100 642 / 224 204	551 197 / 178 330 / 318 506	32 733 / 16 241 / 20 390	**1 235 377** / **329 114** / **634 958**	976 774 / 252 438 / 492 951	128 630 / 40 565 / 58 911	126 192 / 36 111 / 67 263	3781 / — / 15 833
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	4714	61 768	204 431	364 954	406 252*	**1 042 119**	1 014 609	14 319	13 191	—
32	Frankfurt-Hanauer	8066	149 285	378 939	—	1739	**538 029**	444 723	46 402	46 642	262
33	Glückstadt-Elmshorner	366	17 530	155 564	—	1144	**174 604**	84 751 / 1144*	45 157	43 552	—
34	Hessische Ludwigs-E.	44 768	448 910	1 499 952	—	76 889	**2 020 519**	1 494 849	243 223	246 073	36 374
35	Homburger	39 533	185 784	343 234	—	8714	**577 265**	560 100	8288	8877	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	45 440	536 079	1 001 101	2 614 081	141 542	**4 338 243**	4 028 165	129 611	119 854	60 613

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind a. Gepäck-Ueberfracht.	Davon sind b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Eilgüter b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	
374 459	348 774	25 685	25 028	216 333*	127 239*	120 975*	113 246*	—	2 387 339*	1 725 926*	1 298 634*	169 088*	1
65 142	—	—	11 254	89 909	54 884	37 637	17 331	—	1 113 253	613 629	680 228	256 389	
260 568	—	—	45 015	327 636	139 536	150 544	69 324	—	4 453 012	2 454 516	2 720 918	1 025 566	2
224 772	—	—	3006	42 834	34 985	39 279	160 781	—	386 680	508 366	457 962	1 818 017	3
37 652	—	—*	950	4233	2854	7852	729	—	51 034	62 221	156 126	14 416	4
81 067	81 067	n. net.	4516	37 068	43 007	45 166	43 256	—	337 102	480 280	358 586	438 226	5
10 751	10 751	w. n. gew.	856	9694	2657	1719	—	w. n. net.	165 932	33 194	60 006	—	6
489 137	—	—	9037	283 631	103 655	123 836	83 379	—	2 550 715	2 325 603	1 686 629	1 294 970	7
99 507*	66 619	32 888	3359	34 364	25 934	39 162	61 873	—*	191 903	228 091	258 562	478 015	8
73 178	61 968	11 210	2668	17 437	10 425	17 565	6418	—*	231 295	131 238	218 092	126 289	9
204 194	53 842	150 352	6423	92 702	84 561	86 198	24 643	9739	785 989	997 523	1 081 573	318 046	10
220 001	—	—	8175	74 370	25 743	41 897	9504	424*	791 568	357 929	473 877	133 298	11
48 377	w. n. net.	—	4255	9320	13 111	25 800	17 718	w. n. net.	32 409	99 965	174 863	79 975	12
55 355	18 426	36 929	3442	19 416	18 572	18 606	81 594	6234	334 822	213 572	233 673	621 590	13
125 579	32 109	93 470	4054	103 459	26 225	46 469	26 435	w. n. net.	745 194	552 517	360 946	776 698	14
193 599	60 135	133 464	9693	285 173	76 592	55 037	27 080	w. n. net.	1 672 242	481 029	623 657	371 014	15
191 521	—	w. n. gew.	42 047	307 152	131 177	111 188	in Kol. 169 bc	—	3 263 682	1 164 441	1 559 907	i. Kol. 170 bc	16
161 833	56 334	105 499	10 016	317 976	118 376	83 510	—*	207 963	1 959 825	707 179	762 645	—*	17
72 895	—	—	1192	14 296	10 879	12 478	104 626	—	104 317	112 511	107 242	1 057 140	18
75 630	25 412	50 218	2345	22 907	in Kol. 168c	28 943	7547	—	152 575	in Kol. 170c	385 093	89 215	19a
49 238	13 065	36 173	1712	19 820		16 159	1482	—	140 456		195 846	37 716	- b
44 607	10 940	33 667	1609	3720		16 878	8961	—	30 102		250 527	169 760	- c
44 071	w. n. net.	—	2745	6770	13 471	15 500	27 077	w. n. net.	19 085	43 288	61 176	167 820	20
22 040	7882	14 158	669	4480	4731	8075	—	w. n. net.	101 848	114 148	115 479	74 736	21
n. net.	2749	n. net.	282	3325	in Kol. 168c	17 849	in Kol. 168c	—	13 136	in Kol. 170c	196 474	in Kol. 170c	22a
n. net.	1419	n. net.	114	26	" " 168c	9583	—	—	367	" " 170c	72 924	—	- b
15 537	2948	12 589	492	1619	18 622	7325	21 592	—	14 239	138 742	126 464	115 703	23a
5255	1500	3755	375	10 493	19 914	2628	—	—	119 329	70 327	90 874	3	- b
9150	2086	7064	1400	1979	3710	2011	—	12 244	22 769	59 677	27 770	—	24
83 622	16 899	66 723	2070	97 638*	15 856*	13 368*	—	—	1 148 503*	333 995*	207 355*	—	25
20 009	20 009	w. n. gew.	4639	30 007	6692	12 297	5357	—	312 605	125 254	149 951	157 201	26
95 469	95 469	w. n. gew.	15 157	99 086	22 630	33 514	21 177	—	1 108 544	431 763	512 569	464 227	
143 995	40 647	103 348	4700	93 979	49 162	73 631	694	20 274	712 657	410 706	651 087	600 197	27
133 640	39 557	94 083	4979	115 161	47 384	55 683	26 802	w. n. net.	2 010 888	1 399 193	797 559	390 999	28a
—	—	—	in Kol. 178b	in Kol. 168b	173 446	in Kol. 168b	in Kol. 168b	—	in Kol. 170b	2 995 793	in Kol. 170b	in Kol. 170b	- b
100 466	—	—	3281	142 287	59 897	56 413	—	—	1 198 400	in Kol. 170c	2 584 249	" " 170c	29
103 777	28 780	74 997	5873	45 859	20 960	23 527	1293	22 311	355 109	132 162	182 327	7592	30a
28 152	6916	21 236	2474	3782	4520	5691	—	6437	22 586	49 898	48 689	—	- b
58 530	16 614	41 916	3287	12 438	6567	12 016	1206	10 396	48 103	56 258	59 614	12 054	- c
59 850	w. n. net.	—	2865	27 857	8083	5781	—	—	360 008	157 590	109 953	—	31
—*	24 428	—*	1654	20 003	19 001	27 501	1362	27 796	102 389	174 021	134 136	31 844	32
11 931	2125	9806	254	3444	5865	6428	—	—	26 614	254 256	66 403	—	33
85 598*	—	—*	7672	109 607	76 144	71 065	57 423	w. n. net.	130 830	348 058	349 659	455 454	34
23 976	23 976	w. n. gew.	1391	8676	432	568	—	3599	24 656	543	1039	—	35
219 500	n. net.	—	8901	145 482	124 416	107 998	69 048	w. n. net.	544 241	1 062 368	730 838	460 719	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	158	159	160	161	162	163	164			
		II. Personen- und									
		A. Im Betriebsjahre 1867									
		Personen				Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen u. s. w.)	Ueberhaupt Personen.	Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.			a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
37	Leipzig-Dresdener	20 617	300 681	1 143 393	—	52 083	1 516 774	1 163 245	169 463	164 975	19 091
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5056	207 420	676 565	—	—	889 041*	889 041	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	4085	85 601	330 457	—	10 497	430 640*	387 515	22 869	20 256	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5890	143 001	701 957	279 075	49 525	1 179 448	1 038 339	66 211	64 007	10 891
41	a. Magdeburg-Halberstädter	16 102	227 840	678 467	437 539	73 494	1 433 442*	1 091 085	in Kol. 164c	178 477	163 880
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1437	35 607*	150 608*	112 510	19 551	319 713	297 128	10 208	12 377	—
42	Mecklenburgische	6146	111 902	235 089	—	18 342	371 479	258 269	53 295	51 348	8567
43	Neisse-Brieger	1172	15 154	42 845	97 147	21 276	177 594	122 335	29 350	25 909	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	1063	19 112	68 838	79 774	13 732	182 519	111 061	34 537	31 650	5271
45	Oppeln-Tarnowitzer	516	5625	23 424	61 431	1071	92 067	83 255	4134	4656	22
46	Ostpreußische Südbahn	1013	30 880	106 065	181 633	7951	327 542	327 019	169	354	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	9368	308 113	1 293 178	—	59 895	1 670 554	1 215 007	in Kol. 164c	455 547	in Kol. 164c
	b. Pfälzische Maximiliansb.	4206	90 168	375 435	—	18 057	487 866	417 093		70 773	
	c. Neustadt-Dürkheimer	748	35 927	134 888	—	2157	173 720	167 326		6394	
48	Rheinische	343 747	1 264 853	2 626 838	165 044	101 949	4 502 431	3 529 855	351 021	343 550	278 005
49	Schleswigsche	1595	41 364	345 890	—	—*	388 849	288 826	47 293	47 428	5302
50	Taunus-E.	38 770	357 596	826 947	—	—*	1 223 313	1 124 977	41 512	56 824	in Kol. 164c
51	a. Thüringische	13 526	344 424	1 198 668	—	59 517	1 616 135	1 387 722	92 612	90 578	45 223
	b. Werra-E.	2232	75 952	377 436	—	15 075	470 695	431 002	20 600	16 693	2400
52	Tilsit-Insterburger	422	9729	21 234	55 035	4184	90 604	73 766	9322	7516	—
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	2659	27 829	109 775	—	3766	144 029	96 020	20 349	27 660	—
54	Böhmische Westbahn	4530	29 121	158 256	—	12 430	204 337*	195 151	4362	4824	—
55	Brünn-Rossitzer	443	7973	42 339	—	3597	54 352	54 352	—	—	—
56	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn }	215 / 527	2033 / 6738	10 872 / 39 993	7889 / 42 542	25 202 / —	46 211 / 89 800	17 931 / 89 800	14 627 / —	13 653 / —	— / —
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	6304	48 160	208 348	—	19 727	282 539	268 577	in Kol. 164c	12 154	1808
58	Graz-Köflacher	121	6326	96 402	—	2253	105 102	105 102	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	44 771	292 647	1 043 350	—	462 590	1 843 358	1 465 677	176 280	200 227	1174
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.	25 067 / —	170 834 / 1785	652 642 / 20 891	— / —	435 669 / 3977	1 284 212 / 26 653	1 229 740 / 26 653	27 123 / —	27 349 / —	— / —
61	Lemberg-Czernowitzer	2578	27 023	89 953	—	13 146	132 700	126 094	3737	2869	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	564	11 314	25 052	—	6531	43 461	43 461	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	18 367	138 161	602 543	—	591 914	1 350 985*	1 074 931	117 551	146 169	12 334
	b. Oesterreichische südöstliche	31 160	224 321	454 321	—	204 976	914 778*	674 704	97 931	138 693	3450
	c. Wien-Neu-Szönyer	2462	30 943	133 507	—	45 324	212 236*	196 065	8635	7536	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	84 210	663 425	2 857 739	—	195 178	3 800 552	3 764 513*	in Kol. 164a	36 039	—
	b. Tiroler	8136	73 151	426 610	—	26 283	534 180	506 576*	= = 164a	27 604	—
65	Süd-Norddeutsche	1772	26 805	136 332	223 539	24 617	413 065	348 898	32 450	31 717	—
66	Theiß-Bahn	8697	102 295	262 370	—	64 743	438 105	298 814	75 574	63 717	—
67	Turnau-Kralup-Prager	1327	13 501	66 403	86 295	4993	172 519	90 173	34 230	33 402	14 714
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Mastrichter	16 943	68 605	408 638	—	—	494 186	446 885	13 144	13 910	247
69	Niederländische Rhein-E.	89 084	234 629	475 924	—	564 979	1 364 616	1 238 265	62 075	62 343	1933
70	a. Warschau-Wiener	13 344	111 359	289 289	308 334	47 821	770 147	651 504	58 502	59 600	541
	b. Warschau-Bromberger	6268	51 374	82 649	110 335	18 923	269 549	241 280	6061	22 208	—
71	Niederländische Staats-E.	69 599	395 002	1 684 084	—	—	2 148 685	2 018 466	in Kol. 164c	130 219	—

165	166		167	168				169	170			

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

	Davon sind			Eilgüter					Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter)				
Reise-Gepäck überhaupt.	a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Anz	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
—	38 092	—	4190	106 662	89 837	75 567	19 739	102 547	392 341	821 767	896 668	981 050	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
46 786	—	—	1125	27 946	11 504	18 307	—	—	789 299	111 076	249 574	—	39
91 334	27 951	63 383	2110	129 230	55 963	79 112	44 645	17 910	857 050	533 967	545 212	366 425	40
142 586	—	—	4022	116 409	in Kol. 168c	251 314	in Kol. 168c	—	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	41a
24 541	—	—	1716	55 394	32 609	37 641	—	5163	168 272	487 656	312 221	—	- b
79 553	—*	—	1610	20 032	13 143	20 847	3799	w. n. net.	212 616	183 230	365 929	79 294	42
10 805	3136	7669	325	686	5294	3866	—	w. n. net.	7437	28 062	32 798	—	43
18 310	4172	14 138	441	7946	8769	14 830	4536	600	71 434	56 077	82 497	50 041	44
4438	1990	2448	210	474	893	1267	889	687	3183	4438	10 962	13 742	45
15 075	3902	11 173	823	3445	166	239	—	7295	149 326	3656	9126	—	46
54 788	54 788	—	5607	34 808	in Kol. 168c	129 670	in Kol. 168c	—	67 236	in Kol. 170c	501 365	in Kol. 170c	47a
18 475	18 475	—	1425	16 806		30 137		—	29 485		108 989		- b
5983	5983	—	452	8134		5599		—	7225		8121		- c
293 821	104 306	189 515	10 252	135 473	97 386	116 314	83 054	152 434	391 726	518 114	772 798	576 807	48
38 047	8184	29 863	815	5806*	11 545*	13 425*	2681*	—	152 303*	127 350*	170 028*	22 864*	49
57 872*	54 958	2914*	2400	22 557	in Kol. 168c	35 085	in Kol. 168c	n. net.	195 377	in Kol. 170c	398 409	in Kol. 170c	50
174 738	45 000	129 738	4518	137 309	69 436	53 246	52 961	15 572	594 317	670 531	554 429	630 936	51a
40 684	32 246	8438*	1946	29 165	20 759	16 529	8817	—	141 769	286 768	168 462	109 393	- b
7989	2060	5929	193	1014	872	1873	—	3568	18 685	7284	17 838	—	52
—	—	—	n. net.	10 708	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	213 018	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	53
23 575	7789	15 786	249	7449	3316	2699	—	—	2 554 513*	1 147 798*	560 704*	—	54
2345	—	—	36	—	—	—	—	—	9967	5544	8242	—	55
1400	600	800	20	243	192	612	—	—	121 213	33 360	30 484	—	56a
2973	1197	1776	39	491	—	—	—	190	61 363	—	—	—	- bc
50 116*	16 712	33 404	437	5507	in Kol. 168c	13 380	2045	—	143 342	102 058	278 526	86 424	57
1611	885	726	64	1291	—	—	—	—	247 235*	—	—	—	58
254 152	104 207	149 945	2198	140 170	72 155	48 243	13 769	—	1 073 139	1 359 257	1 619 491	637 895	59
105 441	41 016	64 425	1496	178 356	32 887	28 296	6380	—	1 645 721	16 620	8323	—	60a
1409	462	947	1	837	—	—	—	—	552 627	—	14 424	—	- b
23 486	7293	16 193	163	2050	299	2020	—	—	280 080	465 770	129 368	—	61
4531	1537	2994	172	1605	—	—	—	—	219 764	—	—	—	62
141 717*	—	w. n. net.	972	64 542	34 571	50 519	13 154	—	2 836 362	3 315 258	1 444 028	345 265	63a
127 496*	—	w. n. net.	830	48 785	45 396	33 107	4104	—	1 487 706	2 511 093	1 687 264	379 407	- b
14 772*	—	w. n. net.	396	69 615	1309	1604	—	—	791 744	276 268	84 600	8400	- c
208 854	86 285	122 569	4285	347 916*	in Kol. 168a	15 247	—	—	2 398 045*	in Kol. 170a	94 385	—	64a
33 589	13 906	19 683	—	46 160*	= = 168a	790	—	—	762 140*	= = 170a	31 544	—	- b
20 542	20 542	—	n. net.	6995	9224	13 334	—	—	229 784	391 425	365 967	—	65
52 856	27 163	25 693	484	10 374	6640	22 960	—	—	504 480*	1 390 593*	560 150*	—	66
9620	—	n. net.	42	700	1575	2527	4439	—	432 428*	275 743*	381 373*	421 410*	67
28 438	28 438	—	121	13 566	4844	5916	—	—	256 100	182 308	132 878	—	68
84 485	78 256	6229	1902	257 901	70 794	49 230	—	—	122 489	186 140	208 238	—	69
98 789*	—	—	1440	10 657	2511	5404	173	—	176 188	61 091	224 427	2941	70a
39 857*	—	—	519	4073	385	136	1355	—	73 292	7659	532	104 804	- b
76 660	—	—*	588	290 500	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	327 920	in Kol. 170c	222 160	—	71

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) **A. Im Betriebsjahre 1867**

I. Staatsbahnen.	171 Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	171 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	171 c. im direkten Verkehre angekommen von fremden Bahnen. Zollctr.	171 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	172 Kohlen und Coaks a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	172 b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zollctr.	172 c. angekommen von fremden Bahnen.	172 d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	173 Ueber- a. im Binnenverkehre aufgegeb. u. angekommen (incl. Postgüter). Z.-Ctr.
1 Badische	7 158 621*	4 764 296*	6 721 291*	4979245*	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	9 762 29
2 Bayerische (a. 1 Okt.–b. 31 Dez. 66 / a. 1 Jan. b. 31. Dez. 67)	2 776 887 / 11 107 531	1 114 017 / 4 456 068	2 328 149 / 9 312 596	2 353 768 / 9 415 072	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	3 97 / 15 888 17
3 Braunschweigische	5 651 511	3 293 949	2 177 841	7 381 203	655 970	3083	4 690 241	3 991 085	6 736 99
4 Friedrich-Franz-E.	146 458	386 652	119 047	30 918	19 562	—	42 904	—	221 28
5 Main-Neckar	720 577	803 488	1 232 299	450 414	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	1 094 747
6 Hessische Ludwigs-E.	292 434	17 719	41 925	—	93 490	—	106 990	—	561 53
7 Hannoversche	11 194 199	4 183 401	4 217 345	3 486 272	6 379 328	1 439 487	8 312 513	5 452 181	20 407 87
8 Main-Weser	1 539 126	1 319 035	1 940 219	2 252 993	85 881	—	2 180 070	771 900	1 851 25
9 Nassauische	5 566 751	1 898 121	573 051	630 841	595 926	20 040	1 034 196	257 930	6 411 40
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	4 719 545	4 280 015	6 949 684	1 899 313	1 227 118	341 452	12524315	1 441 160	6 83
11 Preuß. Ostbahn	7 716 837	2 194 411	2 096 174	870 994	387 535	2161	458 620	—	8 970 73
12 Saarbrücker	1 756 973	2 279 387	7 684 550	720 540	18 385 430*	28 508 177*	—	—	20 184 13
13 Westfälische	1 875 551	1 881 104	1 644 043	4 876 385	617 863	48 220	2 542 652	7 378 223	2 853 88
14 Sächsische östliche	8 882 793	3 000 829	4 480 552	7 606 419	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	9 731 44
15 Sächsische westliche	32 604 979	7 089 573	2 490 595	767 089	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	34 562 39
16 Württembergische	7 164 883	2 226 401	4 632 938	in Kol. 171bc	1 968 822	72 410	3 696 140	in Kol. 172bc	12 701 5
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch-Märkische	33 877 629	4 678 107	8 145 015	—*	52 373 983	18 140 612	2 816 030	—*	88 737 85
18 Hessische Nordbahn	831 396	581 083	2 087 150	5 148 741	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	950 1
19 a. Oberschlesische	7 342 595	in Kol. 171c	10 001 849	2 984 466	11 643 048	in Kol. 172c	21952086	355 716	19 161 12
b. Breslau-Posen-Glogauer	1 740 426		2 400 690	2 504 455	—		2 440 962	1 979 998	1 900 70
c. Stargard-Posener	379 406		1 690 872	3 346 938	—		637 003	1 219 679	413 22
20 Rhein-Nahe-E.	805 673	1 753 560	1 498 999	2 409 387	—	377 340*	1517139*	971 420*	831 52
21 Wilhelms-Bahn	908 268	1 589 344	876 742	2 414 696	3 960 792	846 628	157 492	—	1 975 38
22 a. Gößnitz-Geraer	78 618	in Kol. 171c	1 770 511	in Kol. 171c	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171c	95 07
b. Greiz-Brunner	867	" " 171c	411 478	—	" " 171a	" " 171c		—	1200
23 a. Löbau-Zittauer	226 149	127 187	1 500 592	1 589 244	" " 171a*	" " 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	242 007
b. Zittau-Reichenberger	1 128 387	655 099	1 020 096	44 001	" " 171a*	" " 171b		" " 171d	1 258 209
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	770 628	560 251	271 228	116 207	5 900 979	—	—	—	6 708 599
25 Altona-Kieler	3 700 232	170 063	263 335	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	4 946 373
26 Bayerische Ostbahnen (a. 1 Okt.–b. 31. Dez. 66 / a. 1 Jan. b. 31. Dez. 67)	1 191 635 / 4 407 937	925 924 / 3 644 034	281 204 / 1 429 111	661 723 / 3 288 291	43 705 / 117 730	120 670 / 69 627	6<7 240 / 2 728 090	92 200 / 483 800	1577 732 / 5 733 297
27 Berlin-Anhaltische	4 328 522	1 120 493	1 795 992	1 964 230	5 066 200	—	907 400	—	10 221 632
28 a. Berlin-Hamburger	1 948 615	1 662 502	1 987 087	534 324	246 067	37 313	166 510	76 110	4 320 731
b. Hamburg-Bergedorfer	in Kol. 171b	4 299 531	in Kol. 171b	in Kol. 171b	in Kol. 172b	90 538	in Kol. 172b	in Kol. 172b	in Kol. 172
29 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 068 097	in Kol. 171c	3 084 427	" " 171c	368 482	in Kol. 172c	1 207 112	" " 172c	2 777 2
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	3 010 876	3 738 637	2 557 986	89 713	119 645*	—	52 496	69 001	3 558 8
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	706 618	366 440	756 601	—	31 153*	65 307	—	—	770 570
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1 218 194	349 613	537 907	48 138	142 178*	—	46 529	—	1 431 369
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 369 398	559 421	328 516	—	9 463 830	3 403 204	—	—	15 221 08
32 Frankfurt-Hanauer	632 544	456 574	1 692 559	216 202	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	782 76
33 Glückstadt-Elmshorner	180 836	93 913	317 740	—	" " 171a	" " 171b	" " 171c	—	210 89
34 Hessische Ludwigs-E.	2 573 812	1 790 756	3 399 075	3 782 366	—	540 599	2 217 664	547 663	2 814 24
35 Homburger	37 689	2746	3427	—	210 924	—	36 063	—	285 54
36 Köln Mindener (u. Gießener)	27 159 041	7 080 564	5 918 152	1 561 845	56 930 900	22 752 700	1 501 370	3 773 260	84 779 66

173			174	175		176	
Güter-Verkehr.							
wurden befördert:							
Haupt Güter				Außerdem Betriebs-dienst- u. Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		
6 617 461	8 140 900	5 261 579	29 782 233	—	1 795 410	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumwolle, Eisen, Getreide, Kohlen ꝛc.	1
1 762 530	3 046 014	2 627 488	11 408 081	—	1 174 155	Getreide, Brennholz, Kohlen, Baumaterialien, Hopfen, Bier u. Salz	2
7 050 120	12 184 058	10 509 962	45 632 319	—	4 496 629		
3 840 383	7 374 323	13 351 086	31 302 787	—	2 063 650	Kohlen, Getreide, Steine, Eisen (roh u. verarbeitet), Holz, Baumw. ꝛc.	3
451 727	325 929	46 063	1 045 006	—	67 094	Getreide, Oelsaat, Steinkohlen, Bauholz ꝛc.	4
1 326 775	1 636 051	931 896	4 989 469	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak, Wein ꝛc. . .	5
53 570	210 640	—	825 760	89176	22 454	Steinkohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Manufaktur- u. Kolonialwaar. ꝛc.	6
8 052 146	14 340 323	10 316 802	53 117 144	—	—	Kohlen, Getreide, Eisen, Tabak, Spiritus, Holz, Baumwolle ꝛc. .	7
1 573 060	4 418 013	3 564 781	11 407 128	—	934 030	Kohlen, Erze, Erde u. Steine, Getreide, Holz, Mühlenfabrikate ꝛc.	8
2 059 824	1 842 904	1 021 478	11 335 615	—	47 759	Bier, Blei, Kohlen, Eisen, Erde, Erze, Getreide, Leder, Salz ꝛc.	9
5 703 551	20 641 770	3 683 162	36 863 576	—	2 350 314	Steinkohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Manufakturwaar., Eisen ꝛc.	10
2 580 244	3 070 568	1 013 796	15 635 342	174 228*	1 594 099	Getreide, Holz, Spiritus, Mühlenfabrikate, Heringe, Kartoffeln ꝛc.	11
30 900 640	7 885 213	818 233	59 788 218	13 065	1 535 748	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Holz, Eisenfabrikate, Getreide ꝛc.	12
2 161 468	4 438 974	12 957 792	22 412 120	3 551 681	3 833 833	Kohlen, Erze, Eisenwaaren, Holz, Getreide u. Consumtibilien .	13
3 579 571	4 887 967	8 409 552	26 608 536	405 944*	—	Bergwerks-Produkte, Kolonial- u. Manufakturwaaren . . .	14
7 647 194	3 169 289	1 165 183	46 544 060	2 841 270*	—*	Kohlen, Getreide, Steine, Holz, Manufaktur- u. Materialwaar. ꝛc.	15
3 594 429	10 000 173	in Kol. 173de	26 299 141	—	—	Baumwolle, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Holz, Kohlen, Leder ꝛc.	16
23 644 274	11 807 200	—*	124 188 850	10 492 000	6 358 856	Kohlen, Steine, Erde, Erze, Roheisen, Nutzholz, Getreide, Eisenw. ꝛc.	17
704 473	2 206 870	6 310 507	10 171 859	w. n. not.	w. n. not.	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Steine, Bau- u. Brennholz	18
in Kol. 173c	32 367 971	3 436 944	54 966 040	382 771	2 053 448*	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Eisen, Zink, Mühlenfabrikate ꝛc. .	19a
	5 053 657	4 523 651	11 478 010	45 890	376 181*	Kohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz ꝛc. .	- b
	2 595 280	4 745 338	7 753 846	7138	133 267*	Getreide, Kohlen, Hülsenfrüchte, Kalk, Spiritus, Flachs, Talg ꝛc.	- c
2 187 659	3 092 814	3 575 704	9 687 705	10 773	844 105	Erze u. Roheisen, Steinkohlen, Steine, Getreide, Holz, Eisenfab. ꝛc.	20
2 554 851	1 157 788	2 489 432	11 177 459	54 648	700 710	Kohlen, Getreide, Eisen u. Eisenwaaren, Kalk, Mühlenfabrikate .	21
in Kol. 173c	1 984 834	in Kol. 173c	2 079 913	—	—	Kohlen, Holz, Getreide, Eisen, Wolle, Tabak, Maschinen, Bier ꝛc.	22a
" " 173c	493 985	—	495 245	—	—	Kohlen, Manufakturwaaren, Mehl, Wolle, Getreide, Salz ꝛc. .	- b
284 551	1 634 381	1 726 539	3 887 478	101 600	—	Baumwolle, Manufakturwaaren, Kohlen, Eisen, Wolle ꝛc. . .	23a
745 340	1 113 598	41 004	3 161 151	—	—	Holz, Manufakturwaaren, Flachs, Getreide, Kalk, Maschinen ꝛc. .	- b
623 638	301 009	116 207	7 749 453	—	—	Kohlen, Holz, Getreide, Mehl, Oelfrüchte, Flachs, Sandsteine ꝛc.	24
519 914	484 058	—	5 950 345	—	278 757	Holz, Kolonialwaaren, Eisen- u. Stahlwaaren, Boden Erzeugnisse ꝛc.	25
1 178 540	1 130 692	916 487	4 803 471	—	—		
4 168 054	4 703 284	4 257 495	18 862 130	—	—	Getreide, Holz und Kohlen	26
1 580 361	3 428 110	2 565 121	17 795 224	—	648 444	Baumwollene Waaren, Eisen- u. Metallwaaren, Kohlen, Salz ꝛc.	27
3 146 392	3 006 839	1 028 235	11 502 197	—	619 474	Baumwolle, Eisen, Feldfrüchte, Holz, Kohlen, Kolonialwaaren ꝛc.	28
7 549 308	in Kol. 173b	in Kol. 173b	7 549 308	—	—		
2 355 982	4 466 458	169 658	9 769 364	—	—	Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Bier, Spiritus, Kohlen, Wolle ꝛc.	29
3 891 759	2 816 336	167 599	10 429 494	25 869 284	608 569	Getreide, Heringe, Mühlenfabrikate, Hülsenfrüchte, Holz, Spiritus ꝛc.	30a
486 165	810 981	—	2 067 722	43 952	441 387	Getreide, Holz, Kartoffeln, Spiritus, Kohlen, Mühlenfabrikate ꝛc.	- b
412 438	656 066	61 398	2 561 211	178 049	1 279 597	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Mühlenfabrikate, Holz, Steine ꝛc.	- c
4 128 298	444 250	—	19 793 636	—	818 543	Kohlen, Steine, Feld- u. Gartenerzeugnisse, Manufakturwaaren ꝛc.	31
649 596	1 854 196	249 408	3 535 932	n. not.	n. not.	Holz, Getreide, Kohlen, Steine, Mehl, Schienen, Tabak . .	32
354 034	390 571	—	955 499	—	168 247	Zucker, Cement, Getreide u. Kolonialwaaren	33
2 755 557	6 037 463	4 842 906	16 450 175	in Kol. 171	in Kol. 171	Kohlen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak, Glas ꝛc.	34
3721	41 097	—	330 362	—	23 248	Steinkohlen u. Baumaterialien	35
31 020 048	8 258 358	5 864 872	129 922 942	2 626 985	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine u. Erde, Getreide, Eisenfabrikate ꝛc.	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	171				172				173
		(Forts.) II. Personen- und								
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1867								
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen). Z.-Ctr.	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter) Z.-Ctr.
37	Leipzig-Dresdener	10 647 260	in Kol. 171c	3 491 289	in Kol. 171c	1 735 499	in Kol. 172c	2 417 358	in Kol. 172c	5 828 33[illegible]
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	106 005	—	—	—	106 00[illegible]
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	2 036 651	386 222	287 892	—	86 659	149	80 501	—	2 940 55[illegible]
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	6 671 273	1 579 104	1 999 617	1 329 723	11 156 941	—	696 633	—	18 832 40[illegible]
41	a. Magdeburg-Halberstädter	15 922 177	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	3 465 356	in Kol. 172c	3 994 376	in Kol. 172c	7 954 22[illegible]
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	981 858	480 935	398 719	—	363 049	19 216	15 173	—	1 573 73[illegible]
42	Mecklenburgische	737 736	401 902	390 840	121 659	331 389	28 965	11 649	—	1 301 77[illegible]
43	Neisse-Brieger	160 830	372 265	391 572	—	1244	—	1 086 416	—	170 19[illegible]
44	Niederschlesische Zweigbahn	627 440	283 807	669 087	345 544	147 378	—	426 446	—	854 79[illegible]
45	Oppeln-Tarnowitzer	1 194 440	779 233	368 654	73 888	226 896	801	961 231	—	1 425 68[illegible]
46	Ostpreußische Südbahn	1 572 177	122 118	53 083	—	52 436	—	—	—	1 784 67[illegible]
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	3 858 997	in Kol. 171c	9 388 265	in Kol. 171c	—	—	6 597 036	8 048 934	3 961 04[illegible]
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1 460 095		2 593 901		—	—	1 168 281	6 980 746	1 506 38[illegible]
	c. Neustadt-Dürkheimer	500 503		131 429		31 070	—	240 900	—	546 93[illegible]
48	Rheinische	9 619 944	3 321 100	3 693 426	3 713 186	15 560 989	1 814 198	1 702 058	1 623 673	25 860 50[illegible]
49	Schleswigsche	783 293	336 871	219 284	30 559	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	941 40[illegible]
50	Taunus-E.	163 986	in Kol. 171c	1 444 128	in Kol. 171c	100 937*	" " 172c	470 487*	—	482 85[illegible]
51	a. Thüringische	5 736 017	2 617 450	3 797 809	2 058 186	in Kol. 171a	" " 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	6 483 21[illegible]
	b. Werra-E.	1 255 739	504 872	991 782	652 595	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	1 426 67[illegible]
52	Tilsit-Insterburger	209 276	37 840	48 867	—	25 377	7407	1838	—	257 92[illegible]
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	1 079 007*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	13 490 600	in Kol. 172a	in Kol. 172a	—	14 793 33[illegible]
54	Böhmische Westbahn	in Kol. 170a	" " 170b	" " 170c	—	2 391 789	2 832 311	—	—	4 953 73[illegible]
55	Brünn-Rossitzer	155 190*	161 441*	166 491*	—	1 852 552	716 225	1054	—	2 017 70[illegible]
56	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	57 423	140 760	9519	—	1 780 056	8 474 885	—	—	1 958 93[illegible]
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	216 818	—	—	—	2 296 938	—	—	—	2 575 80[illegible]
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 035 791*	3 891 649*	614 979*	476 707*	67 828	42	32 480	295	2 252 46[illegible]
58	Graz-Köflacher	429 108	—	—	—	2 464 855	—	—	—	3 142 48[illegible]
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	10 276 198*	7 133 801*	9 748 101*	8039999*	12 771 155	1 228 173	600 611	103 972	24 260 66[illegible]
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	4 808 397	7 232 513	1 326 412	1 798 335	1 395 140	22 577	118 980	—	8 027 61[illegible]
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	153 136	6498	—	—	200	—	—	—	706 80[illegible]
61	Lemberg-Czernowitzer	945 047*	252 599*	11 976*	—	1485	—	4050	—	1 228 66[illegible]
62	Mohacs-Fünfkirchener	227 957	—	—	—	3 655 505	—	—	—	4 104 83[illegible]
63	a. Oesterreichische nördliche	2 177 669*	3 629 056*	2 376 454*	4533105*	328 315	35 784	8 409 376	3 400 522	5 406 88[illegible]
	b. Oesterreichische südöstliche	4 162 401*	9 732 829*	6 288 970*	1478824*	1 614 084	17 273	262 360	—	7 312 97[illegible]
	c. Wien-Neu-Szönyer	3 077 633*	1 761 344*	327 036*	5454*	273 759	530	35 572	—	4 212 73[illegible]
64	a. Südbahn, Oesterreichische	29 710 968*	in Kol. 171a	1 179 063	—	4 148 749*	in Kol. 172a	425 705	—	3660567[illegible]
	b. Tiroler	2 362 548*	" " 171a	239 929	—	179 253*	" " 172a	367	—	3 350 10[illegible]
65	Süd-Norddeutsche	1 680 871	258 544*	1 322 280*	—	897 651	140 826	1 647 277	—	2 815 30[illegible]
66	Theiß-Bahn	1 682 786	6 283 873	465 911	—	22 789	87	17 837	—	2 220 42[illegible]
67	Turnau-Kralup-Prager	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	63 612	1600	1 217 597	1 010 880	496 74[illegible]
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Mastrichter	193 594	400 182	723 152	—	568 932	1 150 198	277 200	—	1 032 19[illegible]
69	Niederländische Rhein-E.	1 141 894	1 412 281	858 317	—	187 163	—	4 517 842	—	1 709 44[illegible]
70	a. Warschau-Wiener	3 658 222	1 652 456	809 693	188 029	4 140 855	326 510	—	—	7 985 92[illegible]
	b. Warschau-Bromberger	1 389 023	84 734	1956	400 349	734 673	—	—	285 979	2 201 06[illegible]
71	Niederländische Staats.-E.	7 230 340	in Kol. 171c	4 125 900	—	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	—	12 196 82[illegible]

173			174	175		176	
Güter-Verkehr.							
wurden befördert:							
Haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- u. Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Zoll-Ctr.	**c.** angekommen von Bahnen.	**d.** im Durchgangs-Verkehre befördert. Z.-Ctr.	Zusammen. Z.-Ctr.	**a.** tarifirte. Z.-Ctr.	**b.** frachtfrei beförderte. Z.-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
4 197 373	7 168 301	1 583 572	21 777 584	—	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Baumwolle	37
—	—	—	106 005*	—	6040	Steinkohlen u. Coaks	38
508 951	636 274	—	4 085 780*	—	—	Rohprodukte (insbesondere Holz) u. Handelsgüter	39
2 169 034	3 320 574	1 740 793	26 062 805	—	—	Baumwolle, Eisen, Eisenwaaren, Farbhölzer, Felle, Getreide	40
2 475 353	4 856 599	8 463 458	23 749 632*	—	—	Holz, Kohlen, Eisen, Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln	41a
1 020 416	763 754	—	3 357 906	—	78 469	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Hütten-Produkte, Eisen, Oel	- b
627 240	789 265	204 752	2 923 030	—	217 255	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte	42
405 621	1 514 652	—	2 090 470	—	41 092	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Mühlenfabrikate, Eisen, Salz	43
348 653	1 192 860	400 101	2 796 422	—	39 994	Getreide, Kohlen, Mühlenfabrikate, Eisengußwaaren	44
785 365	1 342 114	88 519	3 641 678	49 738	—	Kohlen, Hölzer aller Art, Eisen, Erze, Erde, Hüttenprodukte	45
125 940	62 448	—	1 973 067	210 934	56 386	Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz, Kolonial- u. Eisenwaaren	46
in Kol. 173c	24 665 270	in Kol. 173c	28 626 311	—	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Holz, Steine, Wolle, Getreide	47a
	10 882 054		12 388 440	—	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter, Getreide	- b
	386 049		932 981	—	—	Wein, Erde, Getreide, Glas, Hanf, Holz, Bretter	- c
5 750 798	6 284 596	5 996 720	43 892 680	1 150 742	1 616 566	Eisen, Erze, Getreide, Fettwaaren, Glas, Häute, Hüttenprodukte	48
475 766	402 737	56 104	1 876 009	n. not.	n. not.	Holz, Getreide, Steine, Eisenwaaren, Kohlen, Kolonialwaaren	49
in Kol. 173c	2 348 109	in Kol. 173c	2 830 966	n. not.	n. not.	Gewöhnliche Handelsgüter, Wein, Metalle, Eisenfabrikate, Erze	50
3 357 417	4 405 484	2 742 083	16 988 199	41 021	351 376	Kohlen, Holz, Eisen u. Eisenwaaren, Salz u. Getreide	51a
812 399	1 176 773	770 805	4 186 650	—	—	Holz, Kohlen, Steine u. Vieh	- b
53 403	70 416	—	381 739	—	42230*	Holz, Getreide, Kohlen, Hülsenfrüchte, Saat, Mühlenfabrikate	52
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	14 793 333*	in Kol. 174	—	Kohlen, chemische Produkte, Baumwolle, Steine, Eisen	53
3 983 425	563 403	—	9 500 579	—	457 253	Kohlen, Holz, Eisen, Zucker, Getreide, Bier, Steine, Salz	54
883 210	175 787	—	3 076 706*	888 613	25 303	Kohlen, Eisen, Zucker, Getreide u. Holz	55
8 649 197	40 615	—	10 648 747	—	144 519	Kohlen, Eisen, Holz u. Steine	56a
—	—	—	2 575 800	—	156 286	Kohlen, Holz, Eisen, Steine u. Eisenwaaren	- bc
3 993 749	939 366	565 471	7 751 054*	—	774 010	Getreide, Salz, Vieh, Mehl, Oelfrüchte, Holz, Zucker	57
—	—	—	3 142 489*	—	67 625	Braunkohlen, Holz und Eisenerze	58
9 793 386	12 016 446	8 795 635	54 866 129*	—	2 421 537	Getreide, Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Thiere, Zucker, Mehl	59
7 304 597	1 482 011	1 804 715	18 618 937	—	2 994 183	Getreide, Holz, Kohlen, Mehl, Salz, lebende Thiere, Getränke	60a
6498*	14 424*	—	727 722	—	81 641	Salz, Getreide, Düngergyps, Spiritus, Zündwaaren	- b
718 668	147 414	—	2 094 744*	—	206 748	Getreide, Mühlenfabrikate, lebende Thiere, Holz, Zucker, Tabak	61
—	—	—	4 104 831	—	48 191	Kohlen, Wein, Getreide, Schienen, Baumaterialien	62
7 014 669	12 280 377	8 292 046	32 993 980*	1 257 605	764 377	Kohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Salz, Zucker, Spiritus	63a
12 306 591	8 271 701	1 862 335	29 753 603*	77 073	2 268 833	Getreide, Kohlen, Mühlenfabrikate, Salz, Spiritus, Tabak	- b
2 039 451	448 812	13 854	6 714 868*	9663	307 956	Holz, Kohlen, Zucker, Getreide, Mühlenfabrikate, Steine	- c
in Kol. 173a	1 714 400	—	38 320 078	—	6 742 193	Getreide, Hölzer, Kohlen, Metalle, Mühlenfabrikate, Wein, Salz	64a
" " 173a	272 630	—	3 622 731	—	569 521	Getreide u. Hülsenfrüchte, Holz, Kohlen, Wein, Cement u. Salz	- b
800 019	3 348 858	—	6 964 178*	—	512 083	Kohlen, Getreide, Holz, Manufaktur-Waaren u. Rohstoffe	65
7 681 193	1 066 858	—	10 968 480*	—	629 771	Getreide, Vieh, Salz, Tabak, Holz, Oelsaat, Mühlenfabrikate	66
278 918	1 601 497	1 436 729	3 813 884*	—	20 749	Kohlen, Manufakturwaaren u. Zucker	67
1 737 532	1 139 146	—	3 908 870	—	—	Kohlen, Getreide, Holz, Steine, Eisen, Kalk, Steingut	68
1 669 215	5 633 627	—	9 012 289	3 821 024	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Oel, Kohlen, Zucker, Tabak	69
2 042 568	1 039 524	191 143	11 259 157	350 694	530 034	Kohlen, Stahlwaaren, Getreide, Kalk, Salz, Mühlenfabrikate	70a
92 778	2624	792 487	3 088 950	65 740	91 704	Kohlen, Getreide, Zucker, Holz, Melasse, Kalksteine, Salz	- b
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	12 196 820	—	—	Kohlen, Steine, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen, Holz, Kalk	71

(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1867 wurden befördert:**

	I. Staatsbahnen.	177 Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen. Anz.	177 b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	177 c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.). Anz.	178 Thiere. a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.). Stück.	178 b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	179 Gewicht a. der in Kol. 178a u. b. aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	179 b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.
1	Badische	324	in Kol. 168, 170a u. 171	in Kol. 169, 170a u. 171	9803	392 434	1 607 198	5006*
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	339 / 1437	— / —	— / in Kol. 177a	3294 / 13 173	111 208 / 444 828	nicht notirt / nicht notirt	nicht notirt / nicht notirt
3	Braunschweigische	330	657	622	8090	296 671	420 155	902
4	Friedrich-Franz-E.	59	—	—	1400	61 465	95 892	475
5	Main-Neckar	85	147	9*	655	48 512	w. u. notirt	—
6	Bebra-Hanauer	9	in Kol. 177c	46	116	4698	17 728	—
7	Hannoversche	1148	—	—	11 577*	14 748*	—	—
8	Main-Weser	83	2014	1313	208	1362	3135	160 736
9	Nassauische	61	142	16	753	24 046	w. u. notirt	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	798	1785	20 638	7621	814 266	716 631	21 275
11	Preuß. Ostbahn	876	1658	—	19 245	987 801	1 219 286	—
12	Saarbrücker	119	166	—	3391	201 637	185 217	—
13	Westfälische	294	458	184	5223*	47 109	200 335	861*
14	Sächsische östliche	153	642	1518	6328	1714	—*	513 919
15	Sächsische westliche	45	386	214	615	4693	—*	371 153
16	Württembergische	318	—	30	2026	nicht notirt	nicht notirt	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische	715	in Kol. 177c	1692	9157	324 571	615 831	2204
18	Hessische Nordbahn	69	1174*	953*	in Kol. 178b	2458*	—	—
19	a. Oberschlesische	219	w. u. not.	143	3520	88 859	189 811	469
	b. Breslau-Posen-Glogauer	148	—	—	2291	103 093	158 669	342
	c. Stargard-Posener	259	—	12	4775	338 264	256 548	322
20	Rhein-Nahe-E.	105	649	—	2507	154 656	174 883	—
21	Wilhelms-Bahn	59	2	—	770	36 222	56 030	—
22	a. Gößnitz-Geraer	4	—	17	20	202	—*	15 120
	b. Greiz-Brunner	1	—	5	—	54	—*	3440
23	a. Löbau-Zittauer	9	50	290	252	311	—*	62 341
	b. Zittau-Reichenberger	6	50	268	134	173	—*	48 966
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	9	28	85	69	4224	nicht notirt	22
25	Altona-Kieler	1328	—	—	6800	425 547	1 106 905	—
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	395 / 167	— / —	— / —	4543 / 1928	109 197 / 324 272	nicht notirt / nicht notirt	— / —
27	Berlin-Anhaltische	140	120	988	4638	148 641	376 881	—
28	a. Berlin-Hamburger	164	386	727	9088	449 074*	868 627	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	61	383	432	5139	226 836	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	169	—	—	2103	101 070	307 458	—
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	541 / 141 / 259	71 / 1 / —	— / — / —	3831 / 1967 / 1893	387 904 / 140 805 / 124 443	579 417 / 177 104 / 162 465	— / — / —
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	71	—	76*	857	43 346	101 725	1433
32	Frankfurt-Hanauer	42	199	—	661	32 580	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	24	—	—	342	13 305	49 911	—
34	Hessische Ludwigs-E.	107	—	—	3221	214 821*	—	—
35	Homburger	—	—	—	in Kol. 178b	607	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	274	1788	840	8680	263 614	452 627	884

(Forts.) **Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1867 wurden befördert:**

	II. Privatbahnen. (Forts.)	177 Fahrzeuge aller Art. a. Equipagen. Anz.	177 b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen). Anz.	177 c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen 2c.). Anz.	178 Thiere. a. Pferde (Luxus-, Koppel- 2c.). Stück.	178 b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Stück.	179 Gewicht a. der in Kol. 178a u. b aufgeführten Thiere. Zoll-Centner.	179 b. der außerdem beförderten Thiere. Z.-Ctr.
37	Leipzig-Dresdener	337	658	in Kol. 177a	3631	185 118	543 888	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	2760	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	60	—	40	680	27 510	nicht netirt	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	284	44	—	4400	160 869	433 803	135
41	a. Magdeburg-Halberstädter	339	—	—	6691	194 611	479 532	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	25	—	—	2758	71 561	126 216	—
42	Mecklenburgische	147	—	—	2030	85 617	137 871	—
43	Neisse-Brieger	22	—	293	849	9890	21 858	65
44	Niederschlesische Zweigbahn	38	—	57*	336	74 558	108 026	1210
45	Oppeln-Tarnowitzer	7	—	—	51	29 640	45 211	—
46	Ostpreußische Südbahn	42	—	—	365	16 257	33 022	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	39	—	—	2497	125 774	nicht netirt	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	19	—	—	279	34 837		—
	c. Neustadt-Dürkheimer	2	—	—	107	7696		—
48	Rheinische	428	259	114	4989	67 943	480 474	—
49	Schleswigsche	219	—	—	5517	78 346	nicht netirt	—
50	Taunus-E.	10	10	—	126	5062	nicht netirt	—
51	a. Thüringische	514	445	in Kol. 177a	6574	61 410	304 806	1129
	b. Werra-E.	30*	—	—*	1203	24 206	107 651	486
52	Tilsit-Insterburger	16	—	—	1445	17 704	36 976	—
	Oesterreichische Bahnen.							
53	Aussig-Teplitzer	nicht netirt	—	—	nicht netirt	nicht netirt	3414	—
54	Böhmische Westbahn	209*	—	—	223*	60 573	71 453	—
55	Brünn-Rossitzer	14	—	6	6	695	2139	—
56	Buschtěh-rader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weltpka c. Pferde-Bahn. }	34 —	— —	— —	5 1	3217 8	5627 102	— —
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	269*	17	112	1480*	472 859	1 050 852	25
58	Graz-Köflacher	11	—	7	18	754	1436	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	1418	777	—	5441	1 364 966	3 018 865	—
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn. }	524* 10	601 —	101* —	3757 —	469 305 —	714 034 —	299 —
61	Lemberg-Czernowitzer	115	—	8	303	109 514	411 010	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	15	—	—	3	421	1323	16
63	a. Oesterreichische nördliche	762*	—	33*	2812*	364 304	759 186	4795
	b. Oesterreichische südöstliche	1047*	—	11*	6153*	611 667	1 433 794	7858
	c. Wien-Neu-Szönyer	124*	—	4*	2079*	102 523	250 897	4175
64	a. Südbahn, Oesterreichische	1458	in Kol. 177a	in Kol. 177a	8686	675 682	—	—
	b. Tiroler	in Kol. 177c	—	153	282	23 008	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—*	—	—	155	37 508	69 515	—
66	Theiß-Bahn	480*	—	—	2207*	404 868	741 528	780
67	Turnau-Kralup-Prager	1	—	—	—*	—*	7782	—
	Fremdländische Bahnen.							
68	Lüttich-Mastrichter	5	—	—	in Kol. 178b	484	39 720	in Kol. 179a
69	Niederländische Rhein-E.	160	99	—	4716	72 499	406 817	—
70	a. Warschau-Wiener	542	300	165	2463	37 738	114 998	4
	b. Warschau-Bromberger	221	96	36	1420	12 924	—	99
71	Niederländische Staats-E.	166	9	—	nicht netirt	nicht netirt	nicht netirt	—

	I. Staatsbahnen.	180 a.	180 b.	180 c.	180 d.	180 e.	181	182
							(Forts.) **II. Personen- und**	
							B. **Durchschnitts-**	
		Sämmtliche Personen in der						
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen.	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		haben zurückgelegt						
		Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
1	Badische	868 508	5 366 801	15 365 084	—	595 064	22 195 457	3 577 828
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	290 687 / 1 162 729	2 347 850 / 9 391 400	4 578 015 / 18 312 061	—	269 345 / 1 049 379	7 478 892 / 29 915 569	325 710 / 1 302 846
3	Braunschweigische	297 291	2 385 851	3 039 226	3926	785 637	6 511 931	1 774 397
4	Friedrich-Franz-E.	23 492	286 725	551 244	—	20 840	882 301	254 181
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	4 601 096	nicht netirt
6	Hebra-Hanauer	4313	69 274	579 999	—	66 474	720 060	32 528
7	Hannoversche	642 946	6 385 557	12 120 220	121 594	nicht netirt	19 270 317	–
8	Main-Weser	291 899	2 539 777	3 981 333	—	765 860	7 578 869	1 878 100
9	Nassauische	172 776	1 028 992	2 407 674	—	210 062	3 819 504	402 140
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	477 375	3 961 606	5 998 512	8 499 876	1 212 195	20 149 564	3 302 322
11	Preuß. Ostbahn	1 015 004	6 001 980	6 429 305	8 571 971	2 037 327	24 055 587	6 260 400
12	Saarbrücker	54 554	454 805	1 486 644	1 212 613	205 252	3 413 868	188 576
13	Westfälische	35 800	518 951	1 678 156	1 721 196	369 145	4 323 248	359 707
14	Sächsische östliche	108 497	1 678 489	4 826 229	—	631 971	7 245 186	1 015 500
15	Sächsische westliche	155 641	3 490 705	9 408 195	—	593 235	13 647 776	nicht netirt
16	Württembergische	214 308	3 261 871	13 328 909	—	2 940 873	19 745 961	1 902 568
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltg.							
17	Bergisch-Märkische	150 539	2 373 591	7 318 978	6 565 186	471 118	16 879 412	809 387
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	2 334 537	—
19	a. Oberschlesische	93 099	1 168 531	2 003 636	2 911 416	343 746	6 520 428	793 978
	b. Breslau-Posen-Glogauer	42 396	585 455	1 844 128	913 217	520 849	3 906 045	558 691
	c. Stargard-Posener	29 060	393 665	883 590	838 312	262 469	2 407 096	437 160
20	Rhein-Nahe-E.	135 774	544 174	1 141 918	663 194	251 607	2 736 667	214 005
21	Wilhelms-Bahn	12 757	172 933	275 160	815 800	37 066	1 313 716	108 849
22	a. Gößnitz-Geraer	1042	76 914	398 292	—	94	476 342	nicht netirt
	b. Greiz-Brunner	285	17 942	68 057	—	248	86 532	nicht netirt
23	a. Löbau-Zittauer	2216	95 672	449 716	—	54 901	602 505	58 017
	b. Zittau-Reichenberger	961	51 730	293 276	—	9701	355 671	16 390
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	3000	112 606	344 088	389 724	9657	859 075	17 507
25	Altona-Kieler	57 925	1 120 868	4 883 927	—	nicht netirt	6 062 720	825 895
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	35 410 / 141 641	552 758 / 2 211 034	1 897 497 / 7 589 990	—	196 068 / 784 272	2 681 733 / 10 726 937	199 427 / 795 312
27	Berlin-Anhaltische	283 983	3 214 280	4 997 730	—	606 064	9 102 057	2 408 649
28	a. Berlin-Hamburger	210 899	2 489 169	3 047 998	3 274 619	543 764	9 566 449	2 084 466
	b. Hamburg-Bergedorfer	15 338	260 692	440 963	233 587	—	950 570	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	325 425	2 566 003	3 454 913	2 823 216	1 056 111	10 225 668	1 546 269
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	61 910 / 7840 / 31 289	1 469 863 / 305 480 / 571 903	3 169 960 / 684 771 / 1 337 202	3 474 577 / 967 710 / 1 550 192	272 284 / 207 203 / 202 094	8 448 594 / 2 173 004 / 3 692 680	1 080 640 / 313 266 / 559 181
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	32 715	457 701	1 085 528	1 715 284	1 836 317	5 127 545	477 993
32	Frankfurt-Hanauer	33 071	451 639	837 283	—	3013	1 325 906	133 115
33	Glückstadt-Elmshorner	1375	52 759	418 179	—	nicht netirt	472 313	41 974
34	Hessische Ludwigs-E.	323 547	2 283 839	4 527 145	—	452 876	7 587 407	593 194
35	Homburger	95 036	404 647	597 498	—	21 643	1 118 824	59 940
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	684 664	4 641 100	4 360 631	8 654 009	2 141 827	20 482 231	3 705 315

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

183 a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt Meilen.	183 b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt Meilen.	183 c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter) haben zurückgelegt Meilen.	183 d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt Meilen.	183 e. Sämmtliche Kohlen und Coals haben zurückgelegt Meilen.	184 Zusammen. Centnermeilen.	185 Außerdem haben zurückgelegt a. Betriebsdienst- und Baugüter Centnermeilen.	185 b. Fahrzeuge (Kol. 177) Centnermeilen.	185 c. Thiere (Kol. 178 ꝛc.) Centnermeilen.	
6 250 435	—	59 799 597	190 967 112	in Kol. 183d	257 017 144	25 406 127	47 229	8 998 187	1
—	—	—	—	—	200 515 776 802 063 104	in Kol. 184 " " 184	nicht notirt nicht notirt	nicht notirt nicht notirt	2
2 794 449	—	33 422 986	272 692 270	in Kol. 183d	308 909 705	6 354 702	2 685 879	3 825 187	3
110 538	—	2 173 457	4 589 523	474 947	7 318 465	394 838	4422	809 451	4
—	—	—	—	—	35 690 670	—	—	—	5
57 992	—	1 100 135	1 589 434	946 592	3 694 153	533 880	4560	55 276	6
—	—	—	—	—	677 678 138*	—	—	—	7
2 917 311	—*	22 175 152	98 046 716	21 972 642	145 111 821	1 063 830	2 329 832	2 547 464	8
332 920	—	5 223 897	74 726 646	12 108 905	92 392 368	124 000	nicht notirt	nicht notirt	9
5 530 874	153 780	68 747 658	382 239 010	534 964 251	991 635 573	48 864 613	7 193 646	10 687 349	10
5 904 508	2606	58 873 467	291 098 625	7 874 852	363 754 058	42 011 140	573 591	37 455 639	11
270 742	—	2 138 847	68 807 902	134 516 835	205 734 326	5 608 397	30 927	929 697	12
1 589 162	36 905	15 720 958	98 659 997	105 869 580	221 876 602	14 847 705	637 120	1 887 369	13
1 874 228	—	23 487 680	171 274 298	in Kol. 183d	196 636 206	288 872	nicht notirt	nicht notirt	14
5 599 691	—	42 833 155	415 440 524	" " 183d	463 873 370	10 909 489	nicht notirt	nicht notirt	15
—	—	—	—	—	321 296 990	—	—	—	16
4 052 153	785 253	28 478 570	317 765 775	419 125 763	770 207 514	41 946 313	1238*	5 152 758	17
1 551 884	—	14 957 741	101 364 864	in Kol. 183d	117 874 489	nicht notirt	—	—	18
714 285	—	9 506 059	283 530 375	557 202 020	850 952 739	28 385 643*	63 194	2 382 595	19a
462 691	—	6 008 695	107 402 265	84 347 099	198 220 750	5 463 157*	89 010	1 860 832	- b
345 039	—	4 598 098	90 901 079	27 412 576	123 256 792	2 233 917*	66 591	2 618 150	- c
573 856	—	3 296 666	64 733 671	34 754 128	103 358 321	3 641 152	51 164	1 302 356	20
106 004	—	2 409 921	38 489 985	39 237 426	80 243 336	3 587 353	7199	366 279	21
78 476	—	864 278	7 408 816	in Kolonne 183d	8 351 570	—	nicht notirt	nicht notirt	22a
15 208	—	115 924	608 405		739 537	—			- b
210 014	—	1 550 958	13 569 071		15 330 043	52 471			23a
115 325	—	971 748	9 540 204		10 627 277	—			- b
14 632	22 829	208 167	3 004 513	10 576 639	13 826 780	—	nicht notirt	nicht notirt	24
1 279 174*	—	17 074 421*	32 593 770	in Kol. 183d	50 947 365	1 701 642	247 258	5 444 380	25
—	—	—	—	—	101 931 267 407 725 067	— —	nicht notirt nicht notirt	nicht notirt nicht notirt	26
3 831 473	262 052	43 387 642	136 029 878	48 327 868	231 838 913	7 486 911	1 989 628	5 636 165	27
4 842 087	—	102 233 057	129 322 425	2 653 270	239 050 839	7 481 852	12 012*	17 080 899	28a
362 502	—	6 261 207	9 286 020	164 325	15 778 054	—	—	—	- b
3 388 073	—	60 497 847	70 856 074	14 340 995	149 082 989	—	55 770	4 926 320	29
1 050 101	238 107	7 864 729	78 455 343	1 338 557	88 946 837	25 896 069	121 651	8 275 494	30a
165 220	73 726	1 655 906	17 684 065	1 199 446	20 778 363	909 515	46 341	1 924 549	- b
372 672	95 229	2 117 171	17 392 689	1 719 219	21 696 980	2 216 417	64 939	1 862 966	- c
339 413	—	5 034 180	41 718 801	99 972 894	147 065 288	4 079 974	12 129	698 771	31
311 095	74 563	1 958 744	13 969 021	in Kol. 183d	16 313 423	nicht notirt	168	169 926	32
49 417	—	1 405 117	1 943 804		3 398 338	446 321	1712	191 379	33
2 414 040	—	11 083 915	122 711 597		136 209 552	in Kol. 183d	nicht notirt	nicht notirt	34
22 207	9000	in Kol. 183d	142 655	575 465	749 327	58 120	—	—	35
6 977 370	—	46 184 539	389 409 848	717 364 828	1 159 936 585	28 897 969	199 594*	5 961 756	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	180 a. I. Klasse	180 b. II. Klasse	180 c. III. Klasse	180 d. IV. Klasse	180 e. Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt Meilen.	181 Zusammen. Personenmeilen.	182 Sämmtliches Gepäck (Kol. 165 hat zurückgelegt Centnermeilen.
		Sämmtliche Personen in der I. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	Sämmtliche Personen in der II. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	Sämmtliche Personen in der III. Klasse haben zurückgelegt Meilen.	Sämmtliche Personen in der IV. Klasse haben zurückgelegt Meilen.			
37	Leipzig-Dresdener	176 910	1 900 799	5 191 786	—	1 100 020	8 369 515	374 213
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4045	152 262	541 252	—	—	697 559	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	22 298	441 283	1 325 990	—	nicht netirt	1 789 571	nicht netirt
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	63 254	1 098 700	3 268 972	869 963	457 297	5 758 186	844 767
41	a. Magdeburg-Halberstädter	83 958	1 076 631	2 488 144	1 200 391	356 574	5 205 698	721 076
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	14 968	308 975	725 001	538 388	176 855	1 764 187	170 216
42	Mecklenburgische	42 169	720 290	1 315 573	—	129 567	2 207 599	608 144
43	Neisse-Brieger	5642	75 163	190 287	337 638	105 157	713 887	57 781
44	Niederschlesische Zweigbahn	7029	115 395	299 289	400 400	101 249	923 362	115 337
45	Oppeln-Tarnowitzer	3044	30 375	107 750	221 152	6426	368 747	24 409
46	Ostpreußische Südbahn	6043	158 603	426 085	708 850	55 188	1 354 768	95 066
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	43 581	1 104 969	3 223 073	—	nicht netirt	4 371 623	284 895
	b. Pfälzische Maximiliansb.	23 181	272 085	843 278	—		1 138 544	86 091
	c. Neustadt-Dürkheimer	1471	59 720	231 691	—		292 882	10 051
48	Rheinische	2 405 789	6 447 055	9 154 530	473 346	928 336	19 409 056	3 555 234
49	Schleswigsche	16 095	304 256	1 712 381	—	—*	2 032 732	—
50	Taunus-E.	145 295	964 967	1 661 505	—	in Kol. 150a-e	2 771 767	225 283
51	a. Thüringische	222 480	2 933 380	5 230 748	—	568 198	8 954 806	1 934 186
	b. Werra-E.	19 097	412 427	1 328 827	—	130 832	1 891 183	294 686
52	Tilsit-Insterburger	2787	62 082	122 915	257 879	27 792	473 455	9081
	Oesterreichische Bahnen.							
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	372 459	—
54	Böhmische Westbahn	53 310	375 141	1 144 472	—	164 790	1 737 713	349 068
55	Brünn-Rossitzer	1140	21 555	112 396	—	7961	143 052	6306
56	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	452	10 526	63 720	13 935	—	88 633	5681
	Buschtêhrader b. Prag-Weshobka	1670	23 522	129 739	125 533	—	280 464	14 972
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn							
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	112 148	829 796	2 410 586	—	589 048	3 941 578	751 325
58	Graz-Köflacher	582	22 618	245 997	—	10 601	279 798	7366
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	626 953	3 749 184	9 286 167	—	4 724 041	18 386 345	4 264 563
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	634 551	3 056 663	3 895 885	—	2 267 626	9 854 725	2 568 136
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	22 756	107 665	—	16 146	146 567	20 173
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	1 964 158	146 883
62	Mohacs-Fünfkirchener	3437	66 417	118 513	—	40 954	229 321	—
63	a. Oesterreichische nördliche	351 202	2 082 679	5 124 035	—	4 666 479	12 225 395	2 482 295
	b. Oesterreichische südöstliche	658 818	3 658 513	5 070 916	—	2 878 807	12 267 054	2 744 109
	c. Wien-Neu-Szönyer	23 454	247 734	837 971	—	329 168	1 438 327	160 785
64	a. Südbahn, Oesterreichische	1 327 693	5 065 573	14 449 996	—	4 554 989	25 398 251	—
	b. Tiroler	80 537	388 338	1 222 170	—	182 115	1 873 160	—
65	Süd-Norddeutsche	14 799	198 159	655 294	823 623	134 750	1 826 625	213 038
66	Theiß-Bahn	139 238	1 356 798	2 862 610	—	1 184 784	5 543 430	963 462
67	Turnau-Kralup-Prager	9667	96 651	376 842	352 459	37 469	873 088	78 621
	Fremdländische Bahnen.							
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	848 872	—
69	Niederländische Rhein-E.	767 893	1 941 498	2 558 963	—	2 999 878	8 268 232	798 948
70	a. Warschau-Wiener	202 815	1 327 559	2 868 966	3 230 888	694 678	8 324 906	391 033
	b. Warschau-Bromberger	57 589	382 288	600 379	722 538	167 119	1 929 913	—
71	Niederländische Staats-E.	324 929	1 662 641	5 452 938	—	—	7 440 508	524 997

(Forts.) **II. Personen- und**

B. Durchschnitts-

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

183 a. Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt Meilen	183 b. Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt Meilen	183 c. Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige Güter) haben zurückgelegt Meilen	183 d. Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt Meilen	183 e. Sämmtliche Kohlen und Coals haben zurückgelegt Meilen	184 Zusammen. Centnermeilen.	185 Außerdem haben zurückgelegt a. Betriebsdienst- und Baugüter Centnermeilen.	185 b. Fahrzeuge (Kol. 177) Centnermeilen.	185 c. Thiere (Kol. 178 ꝛc.) Centnermeilen.	
3 670 509	in Kol. 183a	26 674 658	138 354 527	30 984 996	199 684 690	—	462 430	4 536 801	37
—	—	—	—	53 003	53 003	3020	—	—	38
—	—	—	—	—	28 387 974	—	—	—	39
3 307 327	152 390	26 158 887	94 175 756	28 092 092	151 886 452	—	39 560	3 308 453	40
2 155 716	—	in Kol. 183d	80 703 187	32 781 624	115 640 527	—	34 545	2 334 867	41a
1 207 283	43 658	13 774 313	19 195 584	2 029 963	36 250 801	1 000 216	10 019	1 403 702	- b
484 588	—	8 049 908	13 389 452	in Kol. 183d	21 923 948	1 132 768	—	1 418 074	42
56 498	—	397 620	4 743 801	5 533 390	10 731 309	236 699	39 480	100 815	43
269 042	3600	1 873 942	12 970 214	2 177 299	17 294 097	181 986	16 392	760 179	44
26 775	4466	268 298	18 068 818	5 619 394	24 017 751	372 747	378	450 730	45
23 099	50 620	1 059 232	10 531 985	448 578	12 113 514	2 472 340	5612	236 735	46
957 263	—	3 587 874	83 839 421	130 788 512	219 173 070	—	nicht notirt	nicht notirt	47a
219 694	—	789 297	22 059 865	42 700 902	65 769 758	—			- b
19 776	—	20 869	864 770	541 220	1 446 635	—			- c
4 071 542	1 277 077	31 157 907	157 897 707	186 632 057	381 036 290	23 713 428	367 125	3 795 327	48
334 053*	—	4 428 643*	11 607 288	in Kol. 183d	16 369 984	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	49
—	—	—	—	—	10 964 599	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	50
4 047 324	159 695	34 560 872	164 859 814	in Kol. 183d	203 627 705	4 617 250	1 278 103	3 197 822	51a
740 201	—	8 824 581	35 552 624	" " 183d	45 117 406	—	10 389	1 265 710	- b
21 785	24 203	229 082	1 756 945	230 742	2 262 757	256 397	2210	232 619	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
227 958	—	50 816 950	in Kol. 183c	53 728 983	104 773 891	2 903 108	in Kol. 183c	in Kol. 183c	54
—	—	69 189	1 338 085	8 102 195	9 509 469	485 621	6984	" " 183d	55
3163	—	423 445	461 154	36 022 911	36 910 673	402 372	—	—	56a
2472	957	280 197	990 494	12 034 573	13 308 693	415 405	—	—	-bc
604 307	—	24 121 111	205 239 244	1 455 320	231 419 982	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	57
4512	—	1 186 987	1 723 246	12 091 423	15 006 168	284 194	" " 183c	" " 183c	58
5 314 459	—	102 802 591	568 252 878	376 753 662	1 053 123 590	49 460 953	" " 183d	" " 183d	59
5 096 500	—	25 404 534	448 755 701	15 913 475	495 170 210	36 749 882	5 020 863	18 917 354	60a
13 038	—	9 452 654	2 164 809	500	11 631 001	715 104	6001	2	- b
—	—	—	—	—	40 203 677	3 618 090	in Kol. 184	in Kol. 184	61
10 509	—	1 200 873	1 699 417	29 183 726	32 094 525	224 173	755	7642	62
3 965 194	—	100 443 686	422 720 069*	111 239 296	638 368 245	31 243 021	—*	—*	63a
3 085 919	—	67 736 833	714 647 593*	42 505 238	827 975 583	66 466 704	—*	—*	- b
760 263	—	7 110 626	79 275 326*	2 010 326	89 156 541	3 290 629	—*	—*	- c
10 359 683	—	61 176 180	1 171 019 611	in Kol. 183d	1 242 555 474	—	—	—	64a
362 701	—	6 659 918	25 240 945		32 263 564	—	—	—	- b
266 321	—	in Kol. 183d	62 151 808		62 418 129	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	65
716 466	—	19 976 829	162 082 839	615 070	183 391 204	7 396 607	13 607	10 951 616	66
71 154	—	—	—	27 709 910	27 781 064	nicht notirt	—	—	67
—	—	—	—	—	4 484 815	—	—	—	68
4 120 784	—	7 020 360	45 866 153	64 369 837	121 377 134	20 985 851	258 503	3 452 789	69
332 406	—	14 473 405	77 043 997	174 359 157	266 208 965	—	nicht notirt	nicht notirt	70a
80 660	—	2 723 946	20 489 091	10 272 982	33 566 679	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
—	—	3 938 680	54 994 591	in Kol. 183d	58 933 271	—	—	—	71

		186				187		188					189
		(Forts.) **II. Personen- und**											
		(Forts.) B. **Durchschnitts-**											
		Durchschnittlich haben durchfahren:											
	I. Staatsbahnen.	a. jede Person in der I. Klasse	b. jede Person in der II. Klasse	c. jede Person in der III. Klasse	d. jede Person in der IV. Klasse	e. jeder Militair ꝛc.	f. jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. jeder Zoll-Centner. Eilgut	b. jeder Zoll-Centner. Postgut	c. jeder Zoll-Centner. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. jeder Zoll-Centner. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. jeder Zoll-Centner. Kohlen und Coaks	f. jeder Zoll-Centner. Betriebsdienst- und Baugut	jeder Zoll-Centner Gut (Kol. 17 überhaupt
		Meilen.				Meilen.		Meilen.					
1	Badische	8,99	5,51	2,64	—	11,13	3,20	10,82	—	10,71	8,08	in Kol. 188d	14,15	8,5
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	23,76	9,25	3,92	—	12,73	5,17	—	—	—	—	—	—	16,9
	Bayerische { v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	23,26	9,25	3,92	—	12,73	5,17	—	—	—	—	—	—	16,9
3	Braunschweigische	5,06	5,11	4,61	0,30	10,02	5,10	10,06	—	10,56	9,79	in Kol. 188d	3,08	9,4
4	Friedrich-Franz-E.	6,44	6,02	4,60	—	5,22	5,04	7,05	—	7,66	6,72	4,03	5,38	7,91
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	3,77	—	—	—	—	—	—	7,15
6	Bebra-Hanauer	3,30	3,29	2,31	—	4,44	3,07	4,12	—	4,25	4,51	4,72	4,78	4,4
7	Hannoversche	12,56	10,48	6,43	3,18	—	7,46	—	—	—	—	—	—	12,84
8	Main-Weser	18,27	14,39	5,26	—	14,59	7,36	18,08	—	19,17	13,90	7,23	1,14	12,72
9	Nassauische	4,82	3,71	2,40	—	4,14	2,79	6,42	—	7,39	8,62	6,35	2,60	8,1
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	19,02	14,59	7,32	6,14	13,49	7,94	19,20	15,79	21,60	21,42	34,44	20,79	26,9
11	Preuß. Ostbahn	45,40	18,16	8,92	8,27	16,32	10,78	38,98	6,15	33,51	22,40	9,28	23,75	23,2
12	Saarbrücker	3,92	3,23	2,21	2,33	5,73	2,46	4,10	—	5,52	5,53	2,87	3,62	3,4
13	Westfälische	6,76	6,37	4,66	5,11	8,75	5,22	11,50	5,92	11,20	9,60	10,0	2,02	9,4
14	Sächsische östliche	6,91	5,12	3,59	—	6,69	4,07	9,25	—	9,64	7,15	in Kol. 188d	0,71	7,3
15	Sächsische westliche	12,35	6,29	3,76	—	8,32	4,34	12,62	—	13,61	9,67	" " 188d	3,16	9,5
16	Württembergische	3,11	3,11	3,11	—	13,05	3,50	—	—	—	—	—	—	12,21
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	4,02	2,91	2,49	2,31	4,11	2,50	7,79	3,77	8,30	6,80	5,72	2,63	5,2
18	Hessische Nordbahn	7,16	6,76	5,34	—	—	5,87	10,91	—	10,83	11,73	in Kol. 188d	—	11,8
19	a. Oberschlesische	10,21	7,03	4,87	4,78	8,43	5,22	12,02	—	15,17	13,94	16,63	11,65	15,0
	b. Breslau-Posen-Glogauer	9,91	9,21	6,69	6,08	10,91	7,22	12,35	—	16,07	16,16	19,08	12,94	17,2
	c. Stargard-Posener	8,57	8,32	7,41	6,28	10,31	7,39	11,67	—	10,21	16,74	14,71	15,91	15,4
20	Rhein-Nahe-E.	7,12	4,47	2,71	2,74	10,58	3,31	9,14	—	11,31	10,01	13,97	4,26	10,6
21	Wilhelms-Bahn	5,31	4,09	3,26	3,0	4,56	3,21	6,13	—	5,93	6,64	7,90	4,75	7,1
22	a. Gößnitz-Geraer	4,0	2,98	2,36	—	4,50	2,46	3,71	—	4,12	4,01	in Kolonne 188d	—	4,0
	b. Greiz-Brunner	1,60	1,48	1,40	—	1,61	1,41	1,58	—	1,58	1,48		—	1,4
23	a. Löbau-Zittauer	4,02	3,34	2,47	—	4,01	2,68	4,27	—	3,93	3,94		0,52	3,3
	b. Zittau-Reichenberger	3,54	2,76	2,13	—	3,46	2,22	3,49	—	3,46	3,35		—	3,3
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	1,86	1,68	1,52	1,24	1,99	1,40	1,90	1,96	1,89	1,75	1,79	—	1,7
25	Altona-Kieler	8,09	3,74	3,49	—	—	3,50	10,09*	—	10,10*	7,88	in Kol. 188d	6,10	8,4
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66	14,60	9,16	4,32	—	9,40	5,13	—	—	—	—	—	—	21,2
	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	14,80	9,16	4,32	—	9,40	5,13	—	—	—	—	—	—	21,5
27	Berlin-Anhaltische	18,54	13,0	6,42	—	10,93	8,30	17,61	12,92	18,27	14,77	8,08	11,54	13,0
28	a. Berlin-Hamburger	14,08	9,64	5,15	7,69	16,08	7,22	19,76	—	22,23	21,09	5,04	12,08	20,3
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,09	—	—	—	—	—	—	2,0
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8,84	9,54	5,83	4,92	9,82	6,50	13,10	—	16,89	16,94	9,10	—	15,2
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	9,79	9,24	6,52	6,30	8,32	6,84	11,46	10,67	11,61	8,35	5,35	0,99	8,6
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	10,54	9,21	6,80	5,43	12,76	6,60	11,81	11,45	13,67	9,67	12,43	1,87	10,0
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	9,60	8,34	5,96	4,87	9,91	5,82	11,56	9,16	12,03	8,08	9,11	1,59	8,4
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	6,94	7,41	5,31	4,70	4,52	4,92	8,14	—	8,02	6,67	7,77	4,98	7,4
32	Frankfurt-Hanauer	4,10	3,03	2,21	—	2,25	2,47	4,58	2,69	4,43	4,66	in Kol. 188d	—	4,1
33	Glückstadt-Elmshorner	3,76	3,01	2,69	—	—	2,72	3,14	—	4,10	3,28		—	3,5
34	Hessische Ludwigs-E.	7,22	5,08	3,12	—	5,89	3,75	7,68	—	8,63	8,27		—	8,2
35	Homburger	2,40	2,18	1,74	—	2,50	1,94	2,29	2,50	in Kol. 188d	2,03	2,33	2,50	2,2
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	15,07	8,66	4,36	3,31	15,13	4,72	15,61	—	16,51	9,33	8,44	11,0	8,2

190	191			192				193		194				195	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:												
a. beim Personen-	b. beim Güter-	a.	b.	a.	b.	c.	d.	e.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a.	b.	c.	d.	e.	für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt	
Verkehre				für jede Person in der				für jeden Militair ꝛc.		für jeden Zoll-Centner						
		Frequenz		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse			Eilgut	Postgut	Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks		
Personenmeilen.	Centnermeilen.	d. einz. Bahn. geg. einand.		Sgr.				Sgr.		Pfge.		Pfge.		Pfge.		
229 245	2 654 587	22,9	265	6,66	4,20	2,34	—	2,04	2,98	11,25	—	in Kol. 1944	3,94	in Kol. 1944	4,12	1
35 033	939 272	3,5	94	5,53	4,09	2,60	—	1,13	3,12	—	—	—	—	—	4,21	2
139 181	3 731 569	13,9	373	5,53	4,09	2,60	—	1,13	3,12	—	—	—	—	—	4,21	
186 535	8 848 745	18,7	885	i. J. 1926	i. J. 1926	3,58	i. J. 1926	2,49	3,45	11,04	—	4,98	1,95	in Kol. 1944	2,36	3
57 114	475 937	5,7	48	6,62	4,61	3,37	—	2,62	3,75	10,69	—	5,69	2,78	2,52	3,88	4
395 623	3 068 845	39,6	307	—	—	—	—	—	2,93	—	—	—	—	—	3,48	5
69 236	355 207	6,9	36	6,17	4,17	2,67	—	1,25	2,69	12,4	—	5,28	3,76	2,10	3,92	6
159 193	5 598 332	15,9	560	6,60	4,40	2,80	1,50	—	3,30	—	—	—	—	—	2,31	7
286 752	5 490 421	28,7	549	7,12	4,52	2,49	—	1,27	3,225	9,85	—	5,10	2,80	1,42	3,08	8
152 293	3 683 906	15,2	368	5,43	3,19	2,07	—	1,70	2,50	11,0	—	4,69	1,69	1,50	1,91	9
298 822	14 706 148	29,9	1471	6,46	4,60	2,76	1,50	1,17	2,58	9,80	10,20	4,96	2,33	1,06	1,83	10
210 405	3 181 615	21,0	318	6,46	4,86	2,97	1,56	1,09	2,93	10,19	12,62	5,42	2,36	1,23	2,97	11
174 622	10 523 495	17,5	1052	5,91	3,77	2,54	1,42	1,15	2,27	11,96	—	5,59	2,06	2,13	2,16	12
129 829	6 662 961	13,0	666	6,25	4,33	2,93	1,50	1,0	2,42	10,0	12,0	5,0	2,50	1,40	2,40	13
281 695	7 645 264	28,2	765	4,68	3,19	2,50	—	1,50	2,68	12,47	—	5,86	2,70	in Kol. 1944	3,17	14
194 136	6 598 483	19,4	660	6,40	3,96	2,56	—	1,23	2,92	12,03	—	5,98	2,40	" " 1944	2,84	15
249 286	4 056 268	24,9	406	5,48	3,57	2,31	—	1,44	2,42	—	—	—	—	—	3,16	16
234 079*	10 345 299	23,4	1035	5,58	4,08	2,67	1,83	1,29	2,58	10,96	11,07	5,39	2,37	1,98	2,39	17
117 787	5 947 250	11,9	595	—	—	—	—	—	3,81	10,16	—	in Kol. 1944	2,41	in Kol. 1944	2,43	18
206 343*	25 028 022	20,6	2503	6,47	4,84	2,85	1,62	1,20	2,62	11,52	—	6,53	2,22	1,49	1,85	19a
140 505	7 130 242	14,1	713	6,02	4,41	2,82	1,57	1,23	2,73	10,44	—	5,58	2,21	1,14	1,90	- b
106 386	5 446 610	10,6	545	6,13	4,57	3,0	1,59	1,21	2,61	10,74	—	6,69	2,27	1,02	2,21	- c
171 042	6 459 895	17,1	646	6,01	4,01	2,64	1,42	1,09	2,66	10,51	—	4,85	1,86	1,33	1,82	20
58 518	3 243 466	5,9	324	6,41	4,70	2,45	1,59	1,38	2,30	13,39	—	8,27	2,78	2,14	2,61	21
103 104	1 807 699	10,3	181	5,87	3,36	2,32	—	1,38	2,49	12,31	—	7,31	2,98		3,52	22a
63 626	543 777	6,4	54	6,53	3,84	2,78	—	2,40	3,0	23,41	—	11,57	5,09		6,44	- b
133 593	3 399 122	13,4	340	4,98	3,67	2,61	—	1,44	2,68	12,62	—	6,03	2,33		2,84	23a
100 190	2 993 599	10,0	299	7,28	4,13	2,54	—	1,34	2,73	15,56	—	7,24	2,77		3,32	- b
														in Kol. 1944		
474 627*	2 705 827	47,4	271	4,92	3,72	2,69	1,53	2,34	2,07	25,05	8,01	11,18	5,70	4,13	4,61	24
187 700	1 577 318	18,8	158	—	—	—	—	—	2,78	10,60*	—	4,98*	2,39	in Kol. 1944	3,46	25
33 943	1 252 227	3,3	125	5,60	3,74	2,33	—	1,14	2,57	—	—	—	—	—	2,676	26
131 781	5 008 907	13,2	501	5,69	3,74	2,23	—	1,14	2,57	—	—	—	—	—	2,676	
185 215	4 717 638	18,5	472	6,50	4,56	3,10	—	1,78	3,64	12,28	12,94	5,53	2,87	2,12	3,37	27
240 847	6 018 400	24,1	602	6,93	4,92	3,06	1,67	1,82	3,06	9,59	—	3,62	2,47	1,66	3,10	28a
454 343	7 549 308	45,5	755	—	—	—	—	—	2,81	—	—	—	—	—	2,87	- b
523 320	7 629 631	52,3	763	6,85	4,65	2,99	1,70	1,61	3,0	9,53	—	4,65	2,27	1,17	3,30	29
284 560	2 995 852	28,5	300	7,13	4,84	2,63	1,69	1,80	2,64	12,44	11,04	6,47	2,96	2,76	3,45	30a
95 307	911 332	9,5	91	6,98	4,83	2,99	1,70	1,73	2,57	12,52	13,02	6,43	2,67	2,77	3,09	- b
121 191	712 077	12,1	71	6,06	4,39	2,71	1,60	1,59	2,47	9,70	13,02	5,85	3,04	1,82	3,38	- c
223 959	6 423 467	22,4	642	6,06	4,07	3,20	1,70	1,87	2,33	12,65	—	6,30	2,59	2,07	2,38	31
242 840	2 987 806	24,3	299	6,11	3,96	2,61	—	1,78	3,16	9,96	10,15	6,92	3,0		3,64	32
104 958	755 186	10,5	76	6,26	4,09	2,79	—	—	2,93	10,15	—	4,36	2,35	in Kol. 1944	3,33	33
311 087	5 584 649	31,1	558	6,0	3,21	1,97	—	1,52	2,49	9,50	—	5,14	2,36		2,75	34
447 530	322 979	44,8	32	6,82	4,11	2,38	—	1,60	3,36	17,27	6,88	in Kol. 1944	4,95		5,34	35
291 699	16 519 313	29,2	1652	6,91	4,42	2,84	1,57	1,57	2,67	9,89	—	4,95	2,35	1,53	2,0	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	186 a. jede Person in der I. Klasse Meilen.	186 b. jede Person in der II. Klasse Meilen.	186 c. jede Person in der III. Klasse Meilen.	186 d. jede Person in der IV. Klasse Meilen.	187 e. jeder Militair ꝛc. Meilen.	187 jede Person (ohne Unterschied der Klasse) Meilen.	188 (Forts.) II. Personen- und (Forts.) B. Durchschnitts: Durchschnittlich haben durchfahren: a. Eilgut jeder Zoll-Centner. Meilen.	188 b. Postgut jeder Zoll-Centner. Meilen.	188 c. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut) jeder Zoll-Centner. Meilen.	188 d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (incl. Vieh) jeder Zoll-Centner. Meilen.	188 e. Kohlen und Coaks jeder Zoll-Centner. Meilen.	188 f. Betriebsdienst- und Baugut jeder Zoll-Centner. Meilen.	189 jeder Zoll-Centner Gut (ausschl. Ueberhaupt: Meilen.
37	Leipzig-Dresdener	8,58	6,32	4,54	—	21,11	5,55	12,57	—	8,61	9,79	7,46	—	9,10
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,80	0,73	0,90	—	—	0,78	—	—	—	—	0,50	0,50	0,5
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	5,46	5,16	4,01	—	—	4,26	—	—	—	—	—	—	6,3
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11,09	7,68	4,66	3,12	9,23	4,86	10,71	8,51	11,36	8,13	2,37	—	5,6
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5,21	4,12	3,67	2,74	4,92	3,63	5,86	—	in Kol. 1884	5,06	4,39	—	4,3
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	10,42	8,69	4,31	4,79	8,83	5,52	9,60	8,15	14,12	11,26	5,11	10,16	10,2
42	Mecklenburgische	6,86	6,14	5,59	—	7,06	5,94	8,38	—	9,57	6,61	in Kol. 1884	5,21	7,5
43	Neisse-Brieger	4,81	4,96	4,44	3,48	4,94	4,02	5,74	—	5,83	5,13	5,09	5,76	5,1
44	Niederschlesische Zweigbahn	6,61	6,04	4,35	5,02	7,32	5,06	7,46	6,0	7,21	6,70	3,79	4,55	6,3
45	Oppeln-Tarnowitzer	5,88	5,40	4,50	3,60	6,0	4,0	7,60	6,50	8,30	7,50	4,90	7,50	6,6
46	Ostpreußische Südbahn	5,96	5,14	4,02	3,90	6,34	4,14	6,0	6,34	6,53	6,02	8,56	9,25	6,3
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	4,65	3,58	2,49	—	—	2,71	5,42	—	6,31	6,23	8,93	—	7,6
	b. Pfälzische Maximiliansb.	5,51	3,01	2,24	—	—	2,42	4,68	—	5,70	5,44	5,24	—	5,3
	c. Neustadt-Dürkheimer	1,96	1,66	1,32	—	—	1,50	1,44	—	1,36	1,37	1,99	—	1,5
48	Rheinische	7,9	5,01	3,43	2,87	9,11	4,31	9,42	8,38	13,79	7,76	8,83	8,57	8,6
49	Schleswigsche	10,09	7,36	4,95	—	—	5,23	9,94*	—	9,39*	8,41	—	—	8,3
50	Taunus-E.	3,74	2,69	2,01	—	—	2,26	—	—	—	—	—	—	3,2
51	a. Thüringische	16,45	8,32	4,36	—	9,55	5,54	12,93	10,26	14,11	11,60	in Kol. 1884	11,77	11,9
	b. Werra-E.	8,56	5,43	3,52	—	8,68	4,02	9,83	—	12,49	10,44	" " 1884	—	10,2
52	Tilsit-Insterburger	6,60	6,38	5,78	4,68	6,64	5,22	5,79	6,78	5,23	5,93	6,66	6,07	5,9
	Oesterreichische Bahnen.													
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	2,586	—	—	—	—	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	11,76	12,58	7,23	—	13,25	8,54	16,93	—	11,92	in Kol. 1884	10,28	6,34	11,2
55	Brünn-Rossitzer	2,57	2,70	2,63	—	2,21	2,66	—	—	2,90	2,77	3,15	—	3,0
56	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	2,10	2,0	1,94	1,77	—	1,92	3,02	—	2,22	2,22	3,54	2,75	3,0
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka	3,17	3,49	3,49	2,93	—	3,12	5,02	5,03	4,57	4,57	5,25	2,66	5,0
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn													
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	17,79	17,23	11,57	—	29,86	13,95	28,47	—	39,52	29,24	14,25	—	29,6
58	Graz-Köflacher	4,81	3,59	2,55	—	4,70	2,66	3,49	—	4,80	4,02	4,91	4,20	4,3
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	14,0	12,81	8,99	—	10,21	9,97	19,37	—	21,92	16,18	25,62	20,43	19,0
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	25,31	17,89	5,97	—	5,20	7,67	20,72	—	15,21	29,60	10,36	12,27	26,3
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	12,73	5,15	—	4,06	5,50	15,54	—	16,67	13,56	2,50	8,78	16,2
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	14,40	—	—	—	—	—	17,50	19,0
62	Mohacs-Fünfkirchener	6,09	5,87	4,72	—	6,27	5,29	6,55	—	5,47	7,45	7,98	4,63	7,0
63	a. Oesterreichische nördliche	19,18	15,07	8,50	—	7,88	9,05	24,35	—	19,32	29,04	9,14	15,45	19,2
	b. Oesterreichische südöstliche	21,14	16,31	11,16	—	14,05	13,41	23,49	—	27,65	28,37	22,45	28,33	27,5
	c. Wien-Neu-Szönyer	9,53	8,01	6,28	—	7,23	6,73	10,48	—	10,43	14,36	6,49	10,36	13,1
64	a. Südbahn, Oesterreichische	15,78	7,64	5,08	—	23,34	6,68	28,53	—	24,54	33,02	in Kol. 1884	—	32,4
	b. Tiroler	9,90	5,31	2,86	—	6,22	3,51	7,73	—	8,39	9,07		—	8,9
65	Süd-Norddeutsche	8,35	7,29	4,80	3,68	5,31	4,10	9,01	—	in Kol. 1884	8,96		—	8,9
66	Theiß-Bahn	16,01	13,26	10,91	—	18,30	12,65	17,92	—	12,60	19,13	15,11	11,74	17,0
67	Turnau-Kralup-Prager	7,285	7,158	5,675	4,084	7,50	5,06	7,70	—	—	—	—	—	7,2
	Fremdländische Bahnen.													
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	1,72	—	—	—	—	—	—	1,1
69	Niederländische Rhein-E.	8,61	8,27	5,37	—	5,31	6,06	10,90	—	13,58	13,44	13,64	5,49	13,4
70	a. Warschau-Wiener	15,20	11,92	9,92	10,48	14,52	10,81	17,73	—	31,15	12,91	39,03	—	23,6
	b. Warschau-Bromberger	9,19	7,44	7,26	6,55	8,92	7,16	13,56	—	14,63	10,22	10,07	—	10,5
71	Niederländische Staats.-E.	4,67	4,21	3,24	—	—	3,47	—	—	7,16	4,11	in Kol. 1884	—	4,5

190	191			192						193	194					195	
Güter-Verkehr.																	
Verhältnisse.																	
Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:													
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-Verkehre	a. Personen-Frequenz	b. Güter-Frequenz	a. für jede Person in der I. Klasse	b. für jede Person in der II. Klasse	c. für jede Person in der III. Klasse	d. für jede Person in der IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. für jeden Zoll-Centner Eilgut	b. für jeden Zoll-Centner Postgut	c. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coals	für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt		
Personen kommen	Centner	Personen auf jede Meile kommen	Centner	Sgr.				Sgr.		Pfg.		Pfg.		Pfg.			
425 929	10 162 071	42,6	1016	6,02	4,47	2,70	—	2,47	3,16	8,49	—	5,77	2,62	1,61	3,02	37	
871 949	66 254	87,2	6,6	3,43*	2,43*	1,71*	—	—	1,89*	—	—	—	—	5,14*	5,14*	38	
122 573	1 944 382	12,2	194	—	—	—	—	—	3,10	—	—	—	—	—	3,83	39	
297 427	7 845 374	29,7	785	6,88	4,30	2,62	1,70	1,72	2,77	9,90	10,81	5,12	2,99	2,68	3,47	40	
238 794*	5 027 849	23,9	503	7,17	4,42	2,67	1,67	1,58	2,75	7,59	—	in Kol. 194d	3,38	1,84	3,02	41a	
123 370	2 535 021	12,3	254	6,83	4,35	3,33	1,50	1,50	2,75	9,80	10,30	4,50	2,34	3,50	3,51	- b	
114 562	1 137 724	11,5	114	—	—	—	—	—	3,57	—	—	—	—	—	4,25	42	
115 516	1 736 458	11,6	174	6,64	4,71	3,0	1,85	1,28	2,41	11,69	—	6,27	3,32	2,36	2,99	43	
97 196	1 820 431	9,7	182	7,0	4,87	3,28	1,82	1,72	2,77	9,41	12,60	6,49	3,02	1,82	3,35	44	
36 437	2 373 295	3,6	237	6,02	4,49	2,85	2,02	1,52	2,50	12,06	11,93	5,76	2,12	2,0	2,27	45	
91 292	816 275	9,1	82	6,0	4,33	2,74	1,44	1,41	2,21	9,87	11,79	6,43	2,85	1,32	3,62	46	
185 317	9 290 931	18,5	929	5,12	3,12	1,98	—	—	2,31	8,37	—	4,29	2,16	1,61	1,89	47a	
136 190	7 867 196	13,6	787	5,51	3,24	2,01	—	—	2,40	8,58	—	4,29	2,12	1,54	1,79	- b	
141 831	700 550	14,2	70	5,22	2,94	1,95	—	—	2,17	15,40	—	11,19	3,95	2,39	3,63	- c	
290 468	5 702 429	29,0	570	7,46	3,54	2,37	1,09	1,30	3,31	12,31	15,05	5,60	3,67	1,41	2,78	48	
72 236	581 733	7,2	58	7,39	5,03	3,09	—	—	3,43	13,68*	—	6,32*	2,51	—	3,74	49	
413 080	1 634 098	41,3	163	6,31	4,01	2,43	—	—	3,22	—	—	—	—	—	3,60	50	
235 010	5 343 998	23,5	534	7,17	4,41	2,43	—	1,91	3,40	10,52	8,11	5,58	2,64	in Kol. 194d	3,30	51a	
83 275	1 986 676	8,3	199	7,31	3,87	2,53	—	1,43	2,79	11,65	—	in Kol. 194d	3,55	" " 194d	3,69	- b	
66 125	316 028	6,6	32	6,06	4,54	3,13	1,57	1,49	2,28	13,01	10,19	7,97	3,04	1,57	3,58	52	
122 924*	—	12,3	—	—	—	—	—	—	4,36	—	—	—	—	—	—	53	
65 180	3 930 004	6,5	393	8,67	6,33	4,50	—	1,48	4,77	12,36	—	4,27	in Kol. 194c	2,72	3,50	54	
47 684*	2 535 856	4,8	254	7,27	4,06	2,71	—	1,46	2,88	—	—	8,72	7,22	8,23	8,16	55	
21 409	8 915 622	2,1	892	—	—	—	—	—	2,36	38,27	—	7,12	4,99	3,99	4,03	56a	
37 596	1 784 007	3,8	178	—	—	—	—	—	3,16	31,88	—	5,58	4,32	3,96	4,09	- bc	
84 203	4 943 815	8,4	494	8,88	6,86	4,45	—	1,48	4,66	21,73	—	9,05	5,02	3,21	5,46	57	
52 693	2 826 020	5,3	283	7,76	5,88	3,64	—	2,10	3,85	38,14	—	8,96	5,69	5,02	5,41	58	
228 857	13 108 334	22,9	1311	7,69	5,32	3,54	—	1,76	3,63	14,76	—	5,38	4,55	2,32	3,54	59	
173 103	8 697 878	17,3	870	9,06	6,78	4,35	—	2,64	5,01	9,63	—	5,92	2,30	1,99	2,73	60a	
8438	669 603	0,8	67	—	5,31	3,42	—	2,52	3,61	21,01	—	7,51	5,10	1,08	7,09	- b	
55 943	1 145 077	5,6	115	—	—	—	—	—	4,39	—	—	—	—	—	5,63	61	
28 380	3 972 095	2,8	397	7,53	5,53	3,62	—	1,51	3,86	21,91	—	6,26	3,82	4,01	4,13	62	
196 203	10 245 037	19,6	1026	9,12	6,68	4,57	—	2,19	4,15	15,79	—	3,91	2,95	2,49	3,36	63a	
133 121	8 985 085	13,3	899	8,33	6,57	4,56	—	1,75	4,70	21,18	—	6,12	2,26	1,94	3,03	- b	
68 721	4 259 749	6,9	426	9,33	7,21	4,48	—	1,64	4,39	14,71	—	4,63	3,22	4,40	3,68	- c	
120 938	5 916 649	12,1	592	9,62	5,97	3,57	—	1,23	3,95	12,03	—	6,71	2,85	in Kol. 194d	3,11	64a	
61 569	1 112 153	6,1	111	8,96	6,37	4,36	—	1,19	4,70	22,22	—	6,76	3,51	" "	4,39	- b	
69 772	2 384 191	6,9	238	8,31	6,0	4,87	2,63	1,36	3,75	29,31	—	in Kol. 194d	4,96	" "	5,06	65	
71 704	2 372 154	7,1	237	7,17	6,14	4,03	—	1,43	4,10	22,40	—	7,83	3,08	2,56	3,94	66	
75 776	2 411 132	7,6	241	7,37	5,69	4,03	2,69	1,41	3,60	24,01	—	—	—	—	4,47	67	
219 915	1 161 869	22,0	116	4,58	3,39	2,28	—	—	2,49	19,0	—	3,98	4,49	in Kol. 194d	5,27	68	
355 823	5 227 071	35,6	523	7,30	5,18	3,26	—	2,22	3,71	15,23	—	4,99	2,24	0,98	2,42	69	
179 416	5 737 262	17,9	574	6,13	4,61	2,70	1,80	0,77	2,58	15,56	—	4,70	3,13	1,12	1,95	70a	
103 204	1 795 010	10,3	180	6,09	4,56	2,70	1,80	0,59	2,63	16,60	—	7,47	3,01	0,96	2,80	- b	
93 111	737 540	9,3	74	5,45	4,09	2,47	—	—	2,96	—	—	4,38	2,06	in Kol. 194d	3,13	71	

III. Depeschen-Verkehr.

	I. Staatsbahnen.	196 Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen. Anz.	197 Aufgegebene Privat-Depeschen. Anzahl.	198 Gebührenfrei beförderte Staats-Depeschen. Anzahl.	199 Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren. Thlr.	200 Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung. Thlr.
1	Badische	—*	—	—	—	—
2	Bayerische	v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66: 387	132 044	4908	32 185	—
		v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67: 387	660 220	24 540	160 924	—
3	Braunschweigische	24	20 913	—	6111	4265
4	Friedrich-Franz-E.	7	2122	—	815	586
5	Main-Neckar	16	6339	—	1304	831
6	Hebra-Hanauer	11	3950	124	975	678
7	Hannoversche	77	104 555	—	9182	—
8	Main-Weser	24	14 032	—	—	3138
9	Nassauische	32	—*	1446	10 556	—*
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	48	23 449	583	6271	3986
11	Preuß. Ostbahn	64	38 598	2133	9813	7563
12	Saarbrücker	18	9372	234	2604	1378
13	Westfälische	22	8431	402	1843	1296
14	Sächsische östliche	13	11 675	77	3693	1088
15	Sächsische westliche	48	22 152	338	6733	3519
16	Württembergische	—*	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltg.					
17	Bergisch-Märkische	85	38 428	1245	8476	6622
18	Hessische Nordbahn	17	5448	173	1246	1087
19	a. Oberschlesische	20	15 223	261	3688	2720
	b. Breslau-Posen-Glogauer	16	12 390	155	3118	2470
	c. Stargard-Posener	10	6893	92	1678	1164
20	Rhein-Nahe-E.	18	6525*	221*	1603	925
21	Wilhelms-Bahn	15	6970	143	1489	1155
22	a. Gößnitz-Geraer	1	242	1	56	41
	b. Greiz-Brunner	1	1881	47	536	212
23	a. Löbau-Zittauer	3	1011	—	246	140
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.					
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66: 85	6969	122	1531	900
		v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67: 85	25 660	620	5592	3533
27	Berlin-Anhaltische	33	12 252	317	5045	3241
28	a. Berlin-Hamburger	25	14 389	364	5008	3012
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	11	3276	187	1594	897
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc.	19	9237	263	—*	2194
	b. Hinterpommer.	12	4622	243	—*	1144
	c. Vorpommersche	19	3814	154	—*	977
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	21	7503	89	1671	1258
32	Frankfurt-Hanauer	8	200	—	53	53
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	31	8450	—	2228	2228
35	Homburger	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	59	27 385	446	7571	5905

	II. Privatbahnen. (Forts.)	196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
		Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats- Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
		Anz.	Anzahl.		Thlr.	
37	Leipzig-Dresdener . . .	8	7867	25	1450	1307
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	6	3216*	—	669	358
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9	2419	14	702	548
41	a. Magdeburg-Halberstädter	16	5048	60	1294	1038
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7	2294	55	642	499
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	3	339	2	68	55
44	Niederschlesische Zweigbahn .	8	2559	91	890	396*
45	Oppeln-Tarnowitzer . . .	5	3086	32	659	469
46	Ostpreußische Südbahn . .	16	2364	115	497	446
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—
48	Rheinische	59	45 569	757	15 045	6180
49	Schleswigsche	—*	—	—	—	—
50	Taunus-E.	9	4165	138	1217	1217
51	a. Thüringische	27	6432	100	1787	1451
	b. Werra-E.	18	7425	—	2618	1727
52	Tilsit-Insterburger . . .	4	421	15	89	73
	Oesterreichische Bahnen.					
53	Aussig-Teplitzer	7	—	—	502	393
54	Böhmische Westbahn . .	18	9446	167	3242	1599
55	Brünn-Rossitzer	5	366	—	187	142
56	Buschtëh-rader (a. Kralup-Kladno . b. Prag-Weshybka c. Pferde-Bahn .)	7	2375	4	501	370
57	Galizische Carl-Ludwig-B. .	25	15 000	—	5043	3762
58	Graz-Köflacher	4	906	14	700	316
59	Kaiser Ferdinands Nordb. .	49	39 702	—	8669	5701
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	54 —	25 115 —	— —	9735 --	3737 —
61	Lemberg-Czernowitzer . .	—	nicht notirt.	—	—	1328
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	1	214	—	80	65
63	a. Oesterreichische nördliche .	51	28 792	415	6521	4220
	b. Oesterreichische südöstliche	58	31 183	449	6859	4789
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	16	5464	79	1251	801
64	a. Südbahn, Oesterreichische	149	38 416	—	17 866	10 872
	b. Tiroler	19	5320	325	741	723
65	Süd-Norddeutsche . . .	18	9813	426	4786	2735
66	Theiß-Bahn	36	19 000	in Kol. 197	8427	4604
67	Turnau-Kralup-Prager . .	12	3136	" " 197	1185	878
	Fremdländische Bahnen.					
68	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E. .	16	20 383	—	7252	4966
70	a. Warschau-Wiener . .	25	12 840	507	9504	8486
	b. Warschau-Bromberger .	8	7433	177	5497	2629
71	Niederländische Staats-E. .	57	—	—	6839	6245

IV. Finanz-

A. Einnahmen.

	I. Staatsbahnen.	201 Für Personen a. in der I. Klasse. Thlr.	201 Für Personen b. in der II. Klasse. Thlr.	201 Für Personen c. in der III. Klasse. Thlr.	201 Für Personen d. in der IV. Klasse. Thlr.	201 Für Personen e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen ꝛc.). Thlr.	202 Zusammen für Personen-Beförderung. Thlr.	203 Davon kommen a. auf den Binnen-Verkehr. Thlr.	203 Davon kommen b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr. Thlr.	204 Für Reise-gepäck. Thlr.	205 Für Hunde (der Reisenden). Thlr.
1	Badische	192 875	751 118	1 148 353	—	40 412	2 132 758	1 578 172	554 586	176 477	3341
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	53 623 / 214 491	318 796 / 1 275 184	396 036 / 1 584 224	—	9890 / 39 559	778 365 / 3 113 458	620 759 / 2 483 035	157 606 / 630 423	37 463 / 150 646	in Kol. 213
3	Braunschweigische	in Kol. 201 c	in Kol. 201 c	684 202	in Kol. 201 c	65 098	749 300	232 962	516 338	27 012	
4	Friedrich-Franz-E.	5138	41 770	63 603	—	1949	112 460	39 331	73 129	4056	184
5	Main-Neckar	61 083	214 359	172 612	—	1526	449 580	449 580	in Kol. 203a	49 147	487
6	Bebra-Hanauer	892	9580	51 338	—	2766	64 576	43 375	21 201	2426	97
7	Hannoversche	142 404	945 982	1 150 607	6080	250 943*	2 496 016	1 539 582	956 434	101 420	1798
8	Main-Weser	69 213	383 425	330 129	—	32 396	815 163	422 032	393 131	54 699	819
9	Nassauische	31 282	109 687	165 977	—	11 915	318 861	202 037	116 824	15 453	354
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	102 770	607 409	552 849	424 994	47 141	1 735 163	1 256 832	478 331	49 850	2100
11	Preuß. Ostbahn	218 418	972 451	636 933	446 157	74 385	2 348 344	1 280 167	1 068 177	132 569	3410
12	Saarbrücker	10 755	57 103	125 952	57 173	7839	258 822	161 273	97 549	5229	334
13	Westfälische	7455	74 824	164 075	85 929	12 328	344 611	251 459	93 152	6972	607
14	Sächsische östliche	16 908	195 419	402 930	—	31 646	646 903 / 443*	457 323 / 443*	189 580	18 800	559
15	Sächsische westliche	33 689	460 898	804 016	—	30 272	1 328 875 / 1440*	1 088 991 / 1440*	239 884	35 376	1099
16	Württembergische	in Kol. 201 c	in Kol. 201 c	1 455 134	—	141 714	1 596 848	1 378 752	218 096	70 348	4034
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	28 054	329 767	661 853	406 279	19 208	1 445 161	1 290 719	154 442	18 290	1193
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	296 367	98 856	197 511	13 102	245
19	a. Oberschlesische	20 095	188 449	190 943	156 940	13 724	570 151	437 892	132 259	15 925	580
	b. Breslau-Posen-Glogauer	8516	86 038	173 460	47 703	21 288	337 005	278 362	58 643	9255	469
	c. Stargard-Posener	5937	60 020	88 473	44 424	10 624	209 478	97 610	111 868	6793	403
20	Rhein-Nahe-E.	27 458	73 805	100 582	31 450	9086	242 381	102 733	139 648	6758	360
21	Wilhelms-Bahn	2727	27 119	26 117	43 232	1699	100 894	73 335	27 559	2647	95
22	a. Gößnitz-Geraer	204	8625	30 749	—	4	39 582 / 382*	39 080 / 382*	502	609	24
	b. Greiz-Brunner	62	2308	6317	—	20	8707 / 367*	8627 / 367*	80	—	11
23	a. Löbau-Zittauer	368	11 710	39 166	—	2628	53 872	32 152	21 720	955	32
	b. Zittau-Reichenberger	233	7114	24 808	—	434	32 589 / 21*	27 589 / 21*	5000	303	25
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	492	13 982	30 825	19 900	3076*	68 275	49 419	18 856	682	68
25	Altona-Kieler	in Kol. 201 c	in Kol. 201 c	562 180	—	9943	572 123	452 460	119 663	14 887	379
26	Bayerische Ostbahnen { 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	6734 / 26 954	69 113 / 276 449	145 373 / 581 485	—	39 157 / 156 630	260 380 / 1 041 518	260 380 / 1 041 518	in Kol. 203a / " 203a	9464 / 37 873	in Kol. 213 / " 213
27	Berlin-Anhaltische	61 421	488 258	515 662	—	39 272	1 104 613	695 500	409 113	35 093	1578
28	a. Berlin-Hamburger	48 696	399 962	311 058	181 923	33 008	974 647	767 317	207 330	34 276	in Kol. 213
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	90 088	in Kol. 203b	90 088	6109*	" " 213
29	Berlin-Potsdam-Magdeburg	74 312	397 846	332 235	158 863	56 698	1 019 954	584 551	435 403	28 962	1173
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	14 714	236 998	278 352	195 538	16 351	741 953	527 591	214 362	18 490	1390
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1825	49 219	68 272	54 911	11 964	186 191	97 542	88 649	4741	572
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	6324	83 631	120 596	82 750	10 726	304 027	185 127	118 900	9407	773
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	6605	62 092	115 949	96 895	117 122*	398 663	376 812	21 851	9783	471
32	Frankfurt-Hanauer	6737	59 642	72 880	—	232	139 491	96 752	42 739	6557	112
33	Glückstadt-Elmshorner	288	7124	38 772	—	184	46 368	17 413	28 955	1067	38
34	Hessische Ludwigs-E.	64 768	244 255	297 441	—	23 000	629 464	342 635	286 829	44 930	772
35	Homburger	21 627	55 427	47 341	—	1153	125 548	118 343	7205	5788	68
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	157 790	683 050	413 174	453 252	184 486	1 891 752	1 068 439	823 313	71 182	1543

206	207		208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. Einnahmen.

Zusammen im Personen Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter im Binnen- Verkehre. a.	Für Eilgüter im direkten und Durchgangs- Verkehre. b.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) im Binnen- Verkehre. a.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) im direkten und Durchgangs- Verkehre. b.	Für Frachtgüter der ermäß. Klasse (excl. Kohlen) im Binnen- Verkehre. a.	Für Frachtgüter der ermäß. Klasse (excl. Kohlen) im direkten und Durchgangs- Verkehre. b.	Für Kohlen u. Coaks im Binnen- Verkehre. a.	Für Kohlen u. Coaks im direkten und Durchgangs- Verkehre. b.	Für Betriebsdienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
2 312 576	23 885	3171	71 356	124 039	67 245*			931 679	1 811 389			—	1
815 827	3622	507	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—			567 536	1 437 837			—	
3 264 104	15 186	2016	" " 211a	" " 211b	—			2 270 153	5 751 348			—	2
776 312	23 390*	3105*	6833	78 835	22 470	35 742	426 667	212 272	1 264 247			—	3
116 700	7558	1004	1692	1591	—	8017	26 391	10 879	24 619	1216	2112	—	4
499 214	42 924	5698	in Kol. 211b	in Kol. 211b	13 130	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	385 022*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	1934*	5
67 099	6451	856	1392	601	2946	11 309	4832	13 803	2788	2975	2541	4678	6
2 599 234	21 472	2851	75 645	141 480	6001	289 493	732 561	798 717	1 409 952	202 979	657 117	17 631	7
870 681	32 943	4373	9923	69 906	30 837	34 892	279 187	116 469	646 624	3040	83 607	—	8
334 668	13 344	1772	3198	6975	13 280*	21 863	46 158	213 876	137 025	12 584	37 837	—	9
1 787 113	26 503	3519	48 208	102 330	4356	237 591	709 128	541 919	1 822 602	95 215	1 474 530	—	10
2 484 323	21 729	2885	56 801	110 331	8669*	289 637	597 161	707 180	1 207 463	16 440	10 528	46 433*	11
264 385	13 524	1795	1355	7640	641	3455	29 747	57 906	336 658	353 556	442 335	206	12
352 190	10 576	1401	3904	40 282	1228	34 341	185 380	82 806	598 907	18 086	389 274	28 732	13
666 705	25 922	3442	42 254	22 651	—	145 821	236 686	414 078	872 395	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1440	14
1 366 790	19 112	2581	99 659	87 525	—	309 630	390 565	1 835 926	935 288	" " 211a	" " 211b	22 007	15
1 671 230	21 099	2801	in Kol. 210a	in Kol. 210b	57 104	1 183 509	1 393 397	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" " 210a	" " 210b	—	16
1 464 644	20 311*	2697	61 061	62 327	21 142	206 426	219 963	1 388 152	708 019	1 496 125	809 748	149 980	17
309 714	15 626	2075	2881	40 909	16 385	56 505	721 524	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	18
586 656	18 536*	2461	7858	14 988	1404	42 594	130 207	605 116	1 252 254	820 773	1 477 091	7176	19a
346 729	12 451	1653	5905	7512	785	33 831	62 104	138 045	521 288	—	266 245	597	- b
216 674	9571	1271	706	9587	2065	4405	80 034	31 348	544 001	—	77 997	115	- c
219 499*	15 591	2072	990	15 763	1809	2204	42 248	28 132	306 362	—	127 598	232	20
103 636	4616	613	863	3082	973*	10 222	35 198	42 469	255 015	203 409	30 164	1269	21
40 597	8787	1166	2488	222	—	16 284	1269	50 066	11 354	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	22a
9085	6680	887	in Kol. 211b	989	—	in Kol. 210b	3726	in Kol. 211b	8607	" " 211b		—	- b
54 859	12 161	1615	6892	469	—	20 084	5910	61 446	26 347	" " 211a		264	23a
32 938	9272	1231	4814	171	—	15 367	4183	61 313	12 191	" " 211a		—	- b
69 025	38 135*	5061*	307	711	508	1434	5032	16 487	31 112	121 363	—	—	24
587 389	18 185	2414	26 517*	11 161*	14 330	145 530*	90 599*	186 207	30 137	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	25
269 848	3315	440	in Kol. 211b	in Kol. 211b	3039	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	765 847	" " 211b		—	
1 079 391	13 260	1761	" " 211b	" " 211b	12 156	" " 211b	" " 211b	" " 211b	3 063 388	" " 211b		—	26
1 141 284	23 224	3083	52 250	78 369	9120	208 110	457 559	388 896	694 717	227 048	56 982	—	27
1 008 923	25 401	3372	77 554	51 472	18 265	431 958	597 204	247 534	638 277	6890	5376	—	28a
96 196	46 627	6111	in Kol. 211b	in Kol. 211b	6806	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	115 837	in Kol. 211b	in Kol. 211b	—	- b
1 050 089	53 740	7135	25 769	63 949	7538	261 595	519 768	76 285	369 695	12 457	34 151	—	29
761 833	25 659	3407	18 885	17 407	8625	72 743	68 667	268 990	386 800	4847	5413	81 368	30a
191 504	8399	1115	1290	4458	2666	5126	24 452	33 949	97 344	7917	1311	4451	- b
314 207	10 312	1369	3141	6904	3441	7034	27 345	79 524	67 398	6485	2225	8717	- c
408 917	17 861	2371	7697	4228	in Kol. 210	47 408	40 667	248 480	51 413	426 839	146 989	—	31
146 160	26 769	3551	2586	6043	2102	8397	29 399	22 517	92 474			—	32
47 473	10 550	1401	363	1631	937	1726	15 294	3594	9105			—	33
675 166	27 682	3675	19 548	44 210	15 681	13 603	145 009	128 675	680 310			6932	34
131 404	54 525	7239	974	91	172	in Kol. 211	in Kol. 211b	8760	1124			—	35
1 964 477	27 977	3714	33 116	158 605	7722	79 431	555 672	1 265 915	1 275 082	1 660 742	1 383 019	134 924	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	201					202	203		204	205
		IV. Finanz-									
		A. Einnahmen.									
		Für Personen					Zusammen für Personen-Beförderung.	Davon kommen		Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
		a. in der I. Klasse.	b. in der II. Klasse.	c. in der III. Klasse.	d. in der IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen ꝛc.).		a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.		
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener . . .	35 518	283 762	468 334	—	90 697	878 311	530 511	347 800	23 126	761
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	578	16 802	38 661	—	—	56 041	56 041	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	187 362	162 276	25 086	4808	in Kol. 2151
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	14 496	156 963	285 399	49 166	26 184	532 208	355 023	177 185	10 644	415
41	a. Magdeburg-Halberstädter	20 147	158 781	219 066	65 206	18 553	481 753	272 564	209 189	13 178	497
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	3395	43 772	80 542	26 919	9137	163 765	121 021	42 744	3890	390
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	263 732	152 576	111 156	8668	in Kol. 2151
43	Neisse-Brieger	1249	11 796	19 082	20 843	4481	57 451	32 248	25 203	1685	62
44	Niederschlesische Zweigbahn .	1641	18 727	32 671	24 241	5791	83 071	37 766	45 305	2018	89
45	Oppeln-Tarnowitzer . . .	611	4548	10 216	14 916	325	30 616	24 783	5833	526	50
46	Ostpreußische Südbahn . .	1207	22 892	38 859	34 162	2597	99 717	99 126	591	1658	112
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	8321	115 132	213 159	—	13 223	349 835	232 653	117 182	13 595	425
	b. Pfälzische Maximiliansb.	4263	29 444	57 473	—	2432	93 612	67 450	26 162	4105	112
	c. Neustadt-Dürkheimer .	256	5861	15 060	—	168	21 345	20 108	1237	956	28
48	Rheinische	598 102	754 747	725 433	16 869	49 456*	2 144 607	1 154 422	990 185	103 266	1319
49	Schleswigsche	3968	51 658	176 481	—	—	232 107	119 325	112 782	5974	in Kol. 2151
50	Taunus-E.	30 589	129 046	137 766	—	532*	297 933	297 933	in Kol. 203a	16 574	288
51	a. Thüringische	55 383	431 455	493 072	—	40 179	1 020 089	595 554	424 535	36 323	930
	b. Werra-E.	4654	53 226	111 965	—	8964	178 809	131 808	47 001	12 506	in Kol. 2151
52	Tilsit-Insterburger . . .	563	9394	12 803	13 480	1379	37 619	25 688	11 931	1012	42
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	1932	16 613	35 312	—	264	54 121	54 121	in Kol. 203a	1665	—
54	Böhmische Westbahn . .	15 393	79 924	171 920	—	8126	275 363) 2156*)	238 324) 2156*)	37 039	9849	120
55	Brünn-Rossitzer	276	2920	10 159	—	390	13 745	13 745	—	391	6
56	Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weshybka c. Pferde-Bahn . }	24 —	638 —	2165 —	1006 —	4635 —	8468 29 537	3599 29 537	4869 —	331 659	4 7
57	Galizische Carl-Ludwig-B. .	33 211	189 868	357 812	—	29 054*	609 945	529 212	80 733	35 870*	369
58	Graz-Köflacher	118	4539	30 327	—	768	35 752	35 752	—	284	in Kol. 204
59	Kaiser Ferdinands Nordb. .	160 699	690 018	1 096 810	—	276 457	2 223 984	1 541 981	682 003	97 441	981
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	191 680 —	689 128 4027	565 908 12 266	— —	201 095 1354	1 647 811 17 647	1 218 398 17 617	429 413 —	59 336 472	1106 —
61	Lemberg-Czernowitzer . .	13 247	96 484	162 085	—	15 998	287 814	246 579	41 235	13 328	135
62	Mohacs-Fünfkirchener . .	865	12 237	14 319	—	2060	29 481	29 481	—	673	30
63	a. Österreichische nördliche .	107 123	463 760	780 957	—	341 270*	1 693 110	1 005 597	687 513	73 936*	664
	b. Oesterreichische südöstliche	181 796	801 500	770 862	—	167 660*	1 921 818	1 921 818	in Kol. 203a	85 834*	667
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	7760	59 573	125 143	—	17 924*	210 400	187 900	22 500	7148*	183
64	a. Südbahn, Oesterreichische	425 823	1 008 843	1 721 527	—	187 193	3 343 386	3 289 469*	53 917*	108 022	in Kol. 204
	b. Tiroler	23 772	85 102	177 443	—	7233	293 550	259 253*	34 297*	9632	" " 204
65	Süd-Norddeutsche . . .	4116	39 599	106 333	72 436	6121	228 605	169 161	59 444	5895	—
66	Theiß-Bahn	33 273	277 656	389 845	—	56 409	757 183	383 848	373 335	30 035*	333
67	Turnau-Kralup-Prager . .	2440	18 291	50 561	31 681	1762	104 735	36 164	68 571	2532	in Kol. 204
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Mastrichter . . .	7240	17 682	56 820	—	—	81 742	73 293	8449	3560	27
69	Niederländische Rhein-E. .	186 854	335 232	278 074	—	221 991	1 022 151	793 894	228 257	33 319) 23 438*)	1468
70	a. Warschau-Wiener . .	41 872	204 034	258 207	193 853	17 827	715 793	660 103	55 690	39 210	826
	b. Warschau-Bromberger .	11 693	58 047	54 034	43 352	3267	170 393	159 098	11 295	11 926	199
71	Niederländische Staats-E. .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—

206	207		208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. **Einnahmen.**

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebs-dienst- und Baugüter	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
902 198	*45 914*	*6096*	32 372	54 154	14 044	77 589	349 985	239 744	768 369	45 422	92 970	—	37
56 041	*70 051*	*9300*	—	—	—	—	—	—	—	1514	—	—	38
192 170	*13 162*	*1747*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	235 424	66 761	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	39
543 267	*28 061*	*3726*	23 477	67 519	4576	89 789	282 268	350 613	434 484	184 424	25 072	—	40
495 428	*21 710*	*2882*	13 465	31 939	4371	in Kol. 211a	in Kol. 211a	759 017	in Kol. 211a	82 410	85 075	—	41a
168 045	*11 751*	*1560*	8545	24 415	1251	53 777	122 484	65 085	57 008	10 946	9354	—	- b
272 400	*14 136*	*1877*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	1092	81 765	177 337	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	42
59 198	*9579*	*1272*	111	1723	—	778	6255	8562	35 248	38	36 273	—	43
85 178	*8966*	*1190*	1400	5633	126	6767	27 016	29 859	79 022	2570	8452	—	44
31 192	*3082*	*409*	110	787	148	370	3924	49 710	56 792	8681	30 608	1035	45
101 487	*6839*	*908*	714	86	1658	17 454	1468	75 746	7541	2556	14 734	—	46
363 855	*15 424*	*2047*	5458	17 335	—	6971	35 758	127 951	375 504	295 910	290 454	—	47a
97 829	*11 702*	*1553*	1602	3634	—	2018	7385	35 816	94 154	21 750	161 435	—	- b
22 329	*10 813*	*1436*	531	315	—	335	314	6817	2671	444	3160	—	- c
2 249 192	*33 660*	*4468*	34 721	105 097	53 425	57 137	427 408	570 194	1 053 692	493 284	223 032	39 380	48
238 081	*8460*	*1123*	2669*	10 023*	20 755	21 051*	55 512*	37 135	43 885		in Kol. 211b	—	49
314 795	*46 914*	*6229*	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	109 692	in Kol. 211a	in Kol. 211a	" " 211a	—	50
1 057 342	*27 749*	*3684*	32 565	85 749	3596	115 106	421 015	329 199	877 564		" " 211b	2142	51a
191 315	*8424*	*1118*	6191	17 759	682	in Kol. 211a	in Kol. 211b	100 772	337 677	in Kol. 211b		—	- b
38 673	*5401*	*717*	229	557	804	2136	2938	9132	5612	720	284	—	52
55 786	*18 411**	*2441*	3400	in Kol. 208a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	35 264	in Kol. 211a	279 337	in Kol. 212a	—	53
287 488	*10 784*	*1432*	4011	3814	—	342 142	261 083	in Kol. 210a	" " 210b	244 893	160 638	—	54
14 142	*4710**	*625*	—	—	—	723	954	8948	18 008	133 240	52 113	4184	55
8803	*2126*	*282*	176	166	—	4749	3609	1173	5215	23 362	375 285	—	56a
30 203	*4049*	*538*	219	—	—	4059	—	14 657	—	132 318	—	—	- b c
646 184	*13 804*	*1833*	6575	29 906	—	702 471	2 771 083	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	57
36 036	*6787*	*901*	492	—	—	29 527	—	27 217	—	168 575	—	—	58
2 322 406	*28 907*	*3838*	105 895	112 024	7000	379 927	1 157 992	1 503 721	4 373 740	2 201 401	241 029	—	59
1 708 253	*30 006*	*3984*	71 689	64 665	—	414 683	2827	491 929	2 622 496	68 836	14 844	—	60a
18 119	*1013*	*138*	761	—	—	192 762	4462	29 265	1408	15	—	—	- b
301 277	*8581*	*1139*	3126	5263	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	619 797	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	61
30 184	*3736*	*496*	639	—	—	20 706	—	18 073	—	327 411	—	—	62
1 767 710	*28 369*	*3766*	35 930	137 886	—	446 761	644 246	1 345 091	2 125 198	38 435	730 246	23 712	63a
2 008 319	*21 794*	*2894*	30 618	150 971	—	334 229	817 084	823 383	3 669 748	196 722	32 246	2661	- b
217 731	*10 403*	*1381*	28 754	2312	—	62 367	29 087	462 553	247 187	21 711	2863	380	- c
3 451 408	*16 435*	*2182*	341 565*	4640*	—	1 080 826*	59 307*	8 917 850*	338 876*			—	64a
303 182	*10 451*	*1387*	21 757*	630*	—	118 303*	6683*	214 384*	31 943*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	- b
234 500	*8957*	*1189*	in Kol. 208a	21 682	—	in Kol. 211a	in Kol. 211b	301 701	554 500			—	65
787 551	*10 191*	*1353*	6785	37 754	—	130 487	330 418	253 904	1 132 609	2422	1944	—	66
107 267	*9300*	*1236*	4745	in Kol. 208a	—	154 999	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	185 010	in Kol. 212a	—	67
85 329	*22 106*	*2935*	1407	1068	—	7644	7987	4517	17 895	9594	15 541	—	68
1 080 376	*46 487*	*6172*	132 841	41 720	11 020	17 867	79 443	89 963	208 167	5211	170 018	59 084	69
755 829	*16 289*	*2162*	10 158	3906	3450	70 309	118 777	461 022	239 012	485 228	55 446	40 492	70a
182 518	*9760*	*1296*	2374	1346	1188	16 800	39 718	98 355	72 974	14 171	13 340	8964	- b
757 099*	*9475*	*1258*	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

(Forts.) **IV. Finanz=**

(Forts.) **A. Einnahmen.**

	I. Staatsbahnen.	214 Für Fahrzeuge aller Art: a. für Equipagen. Thlr.	214 b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	214 c. für sonstige Fahrzeuge, Mobiliar-Gepäck, Equipagen etc. Thlr.	215 Für Thiere: a. für Pferde. Thlr.	215 b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr.	216 Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag etc.). Thlr.	217 Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr.	218 Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	218 pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	219 Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.). Thlr.
1	Badische	1841	i. K. 208 u. 211	i. K. 208 u. 211	9240	122 887	23 104	3 162 780	32 667	4337	273 009
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	2438 / 9753	—	— / in Kol. 214a	in Kol. 215b enth.	70 073 / 280 316	in Kol. 211	2 077 892 / 8 311 570	9734 / 38 669	1292 / 5133	103 025* / 431 302*
3	Braunschweigische	1984	in Kol. 214c	20 773 / 503*		81 177	32 125	2 183 628	65 792*	8735*	21 765
4	Friedrich-Franz E.	327	—	—		12 588	714	90 146	5838	775	29 557
5	Main-Neckar	876	in Kol. 211b	in Kol. 211b		15 115	—	416 077	35 776	4749	180 498
6	Vebra-Hanauer	37	in Kol. 214c	225	121	1233	1413	50 894	4894	650	13 899
7	Hannoversche	29 268	—	—	75 204	218 847	80 240	4 735 135	39 117	5193	114 381
8	Main-Weser	1075	5201	8564	8421	19 252	17 974	1 334 972	50 509	6705	91 742
9	Nassauische	255	115	218	798	6902	2791	503 875	20 091	2668	86 659
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	10 793	21 755	—	22 219	120 838	69 271	5 280 755	78 315	10 398	572 170
11	Preuß. Ostbahn	20 207	56 302	—	76 701	278 138	35 809	3 517 800	30 769	4085	439 579
12	Saarbrücker	518	562	—	3198	12 922	7288	1 257 987	64 347	8541	288 597
13	Westfälische	1853	in Kol. 214c	8738	4418*	26 806	5498	1 430 253	42 951	5702	121 502
14	Sächsische östliche	1092	3698	8028	13 746	40 052	57 415	1 859 356	72 292	9598	163 248
15	Sächsische westliche	1718	4745	1769	4789	33 483	43 294	3 770 398	53 633	7121	213 742
16	Württembergische	2510	—	—	in Kol. 215b	162 516	23 698	2 822 734	35 636	4731	324 712
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltg.										
17	Bergisch-Märkische	352	in Kol. 214c	7838	in Kol. 215b	69 707	226 275	5 430 115	72 936	9683	529 532
18	Hessische Nordbahn	7189	" " 214a	in Kol. 214a	" " 215b	18 270	5365	869 028	43 846	5821	32 089
19	a. Oberschlesische	1456	1606	390	6070	26 125	70 362	4 465 470	131 106	17 406	697 767
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1667	680	—	3886	20 400	10 418	1 073 366	38 555	5119	133 213
	c. Stargard-Posener	2105	698	87	4610	24 742	10 429	792 928	35 030	4651	87 402
20	Rhein-Nahe-E.	689	1615	—	2667	18 548	3926	552 783*	34 549	4587	64 815*
21	Wilhelms-Bahn	310	12	—	825	3924	2424	590 159	23 851	3167	121 529
22	a. Gößnitz-Geraer	25	—	50	86	464	393	82 701	17 901	2376	8793
	b. Greiz-Brunner	—	—	7	—	109	121	13 559	9970	1324	2680
23	a. Löbau-Zittauer	27	113	852	293	2319	885	125 901	27 916	3706	24 373
	b. Zittau-Reichenberger	14	90	643	143	1460	543	100 932	28 431	3775	22 684
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	22	95	194	36	694	21 145	199 140	38 971	5174	17 760
25	Altona-Kieler	7014	—	—	in Kol. 215b	83 000	23 332	617 830	19 128	2540	20 390
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	457 / 1826	—	—		40 195 / 160 781	in Kol. 211b / " " 211b	809 538 / 3 238 151	5945 / 39 788	1320 / 5281	120 108 / 480 433
27	Berlin-Anhaltische	1689	2590	13 392	15 627	46 867	10 276	2 263 783	46 065	6116	101 905
28	a. Berlin-Hamburger	1253	in Kol. 211	in Kol. 211	in Kol. 215b	242 997	27 024	2 345 804	59 059	7841	102 940
	b. Hamburg-Bergedorfer	in Kol. 214b	1176	in Kol. 214b	" " 215b	19 474	—	143 353	69 599	9106	67 285*
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1732	—	—	8229	39 339	—	1 420 507	72 697	9652	213 102
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn etc.	4157	1086	—	6617	82 830	59 072	1 087 507	36 628	4863	70 853*
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1588	15	—	2643	21 015	4361	212 586	9324	1238	26 904*
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1920	—	—	2806	22 470	10 847	250 260	8213	1090	32 385*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	479	—	433	1440	8883	7446	992 402	43 346	5755	101 036
32	Frankfurt-Hanauer	109	in Kol. 211a	—	in Kol. 215b	10 090	2087	175 804	32 198	4275	11 715*
33	Glückstadt-Elmshorner	60	—	—		3162	3021	38 893	8643	1148	2988
34	Hessische Ludwigs-E.	534	—	—		50 077	9378	1 113 957	45 672	6062	37 043
35	Homburger	—	—	—		170	286	11 577	4803	638	2677
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	2515	5117	9833	20 106	110 072	26 446	6 728 317	95 822	12 722	1 146 972*

220	221		222			223	224	225	226	227	228	229	

Ergebnisse.

B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.

Summe aller Einnahmen.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 218)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.			Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	
5 748 365	*59 372*	*7883*	*9,87*	40,23	55,02	4,75	280 578	383 185	11 301	40 083	—*	44 862	6478	1
3 001 744*	*14 061*	*1867*	*10,18*	27,18	69,82	3,00	130 267	254 553	4452	10 868	2843	4130	5334	
12 006 976*	*55 862*	*7416*	*10,15*	27,18	69,22	3,60	521 069	1 018 203	17 808	43 474	11 371	16 521	21 335	2
2 981 705	*89 837**	*11 927*	*11,76*	26,03	73,24	0,73	215 405	224 442	in Kol. 224	52 536*	3068	10 208	6859	3
236 403	*15 311*	*2033*	*5,69*	49,37	38,13	12,50	23 328	28 070	87	1930	390*	2359	822	4
1 095 789	*94 221*	*12 509*	*12,93*	45,58	37,17	16,47	45 593	98 705	5161	20 294	1587	934	1080	5
131 892	*12 682*	*1684*	*4,83*	50,87	38,59	10,54	21 359	23 898	in Kol. 224	464	16	376	202	6
7 448 750	*61 534*	*8170*	*9,40*	34,89	63,57	1,54	336 676	831 742	" " 224	101 874	11 875	in Kol. 227	64 475	7
2 297 395*	*86 924*	*11 538*	*12,62*	37,90	58,11	3,99	130 603	197 298	1318	15 702	1439	15 742	6605	8
925 202	*36 890*	*4898*	*6,25*	36,17	54,46	9,37	52 340	17 682	2214	2297	1039	3601	940	9
7 640 038	*113 303*	*15 043*	*13,29*	23,39	69,12	7,49	379 222	700 467	12 033	148 324	11 421	116 537	24 497	10
6 441 702	*56 343*	*7480*	*12,56*	38,57	54,60	6,83	390 894	571 355	23 600	97 795	38 387	90 599	10 545	11
1 810 969	*92 632*	*12 296*	*11,66*	14,80	69,46	15,74	94 964	147 914	2619	10 178	3352	18 033	3649	12
1 903 945	*57 176*	*7591*	*9,15*	18,50	75,12	6,38	147 400	327 661*	1725	99 216*	8313*	84 429*	2364	13
2 689 309	*104 561*	*13 882*	*15,05*	24,80	69,13	6,07	89 838	205 780	10 582	19 760	2306	10 935	2671	14
5 350 930	*76 115*	*10 105*	*9,59*	25,54	70,46	4,0	223 714	583 027	28 546	34 074	8183	38 567	8102	15
4 818 676	*60 834*	*8077*	*9,76*	34,65	58,58	6,74	189 306	651 292	7805	18 747	—*	33 669	20 046	16
7 424 291	*99 722*	*13 240*	*11,36*	19,73	73,14	7,13	506 741	338 460	11 566	45 716	18 871	83 972	27 669	17
1 210 831	*61 091*	*8111*	*10,30*	25,58	71,77	2,65	86 536	82 072	2682	9831	1842	13 120	5411	18
5 749 893	*168 817*	*22 413*	*17,49*	10,20	77,66	12,14	190 017	98 128	20 552	47 854	7284	35 378	9668	19a
1 553 308	*55 791*	*7408*	*12,47*	22,32	69,10	8,58	83 370	52 486	6291	29 325	5948	24 912	5348	- b
1 097 004	*48 476*	*6436*	*12,24*	19,75	72,28	7,97	75 130	31 277	922	12 329	3485	11 023	2219	- c
867 097*	*54 194*	*7195*	*7,29*	28,77	63,76	7,47	65 183	96 588	6287	3948	2941	15 811	2239	20
815 324	*32 956*	*4375*	*13,66*	12,71	72,38	14,91	45 450	22 554	646	6025	1874	11 319	1501	21
132 091	*28 591*	*3796*	*8,24*	30,73	62,61	6,66	7750	6427	13	267	49	1174	in Kol. 233	22a
25 324	*18 621*	*2473*	*3,52*	35,88	53,56	10,59	3250	1180	24	144	27	177	" " 234	- b
205 133	*45 481*	*6039*	*12,52*	26,75	61,17	11,88	11 713	16 618	500	1163	199	1100	449	23a
156 554	*44 100*	*5855*	*9,56*	21,03	64,43	14,49	10 942	11 786	723	3240	260	2333	535	- b
285 925	*55 954*	*7430*	*8,21*	24,14	69,64	6,22	13 291	22 012	568	1096	175	722	652	24
1 225 609	*37 944*	*5038*	*10,10*	47,03	50,41	1,66	117 871	68 181	23 311	28 785	6329	11 778	7593	25
1 199 494	*14 736*	*1956*	*11,01*	22,50	67,49	10,01	71 664	55 159	1663	9160	294	1043	916	
4 797 975	*58 913*	*7826*	*10,85*	22,50	67,49	10,01	286 657	220 634	6650	36 640	1174	4182	3662	26
3 506 972	*71 362*	*9174*	*14 69*	32,54	64,55	2,91	247 025	63 169	12 320	87 268	7481	3498	12 508	27
3 457 667	*87 051*	*11 558*	*13,15*	29,19	67,84	2,98	150 908	184 662	7276	94 575	14 378	5319	8583	28a
306 834	*146 810*	*19 492*	—	31,25	46,72	21,03	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 683 698	*137 344*	*18 235*	*15,53*	39,13	52,93	7,94	135 541	153 388	5170	21 190	10 648	16 767	3086	29
1 920 193	*64 675*	*8587*	*11,53*	39,67	56,64	3,69	111 329	92 230	13 939	14 189	14 253	in Kol. 227	2623	30a
430 994	*18 903*	*2510*	*6,19*	44,43	49,33	6,24	46 151	38 925	1069	12 719	10 216		1841	- b
596 852	*19 588*	*2601*	*6,29*	52,64	41,93	5,43	77 103	26 556	384	12 191	3952		2400	- c
1 502 355	*65 620*	*8712*	*11,25*	27,22	66,06	6,72	78 015	56 804	4821	9199	6943	24 620	5968	31
333 679	*61 113*	*8114*	*9,18*	43,80	52,69	3,51	2076*	8204*	76	4106*	266	889	362	32
89 354	*19 856*	*2636*	*7,85*	53,13	43,53	3,34	9740	6332	261	1814	59	1788	297	33
1 826 166	*74 873*	*9941*	*9,96*	36,97	61,0	2,03	89 485	16 064	in Kol. 224	4937	in Kol. 228	7303	1399	34
145 658	*60 439*	*8024*	*9,27*	90,21	7,95	1,84	6154	4027	487	2715	" " 228	534	in Kol. 228	35
9 839 766	*140 133*	*18 605*	*12,64*	19,97	68,38	11,65	438 389	852 609*	17 816	27 611	46 959	58 878	14 993	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	214 a. Für Fahrzeuge aller Art: für Equipagen. Thlr.	214 b. für Eisenbahn-Fahrzeuge. Thlr.	214 c. für sonstige Fahrzeuge, (Möbelwagen, Schlitten rc.) Thlr.	215 a. Für Thiere: für Pferde. Thlr.	215 b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere. Thlr.	216 Nebenerträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag rc.). Thlr.	217 Zusammen im Güter-Verkehre. Thlr.	218 Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	218 Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	219 Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.). Thlr.
		(Forts.) IV. Finanz=									
		(Forts.) A. Einnahmen.									
37	Leipzig-Dresdener	2582	4672	—	7334	36279	67542*	1793058	91250	12115	217132*
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	158	—	1672	2090	277	4639
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	321	—	—	in Kol. 215b	7906	15895	326307	22350	2967	16307
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2302	966	—	8157	44359	58967	1576973	81455	10815	109973
41	a. Magdeburg-Halberstädter	1288	—	—	4865	24229	—	1006659	44113	5857	155276
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	146	—	—	in Kol. 215b	23900	i. K. 210—212	376911	26357	3499	26002
42	Mecklenburgische	706	—	—	" " 215b	24360	640	285900	14836	1969	12252
43	Neisse-Brieger	91	—	898	573	1185	3219	94954	15365	2010	12579
44	Niederschlesische Zweigbahn	239	—	339	467	7940	2093	171923	18097	2403	27140
45	Oppeln-Tarnowitzer	38	—	—	143	3792	8247	164385	16243	2156	24443
46	Ostpreußische Südbahn	224	—	—	436	2490	2696	127803	8612	1143	6587
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	200	—	—	in Kol. 215b	14049	3999	1173589	49749	6605	106746
	b. Pfälzische Maximiliansb.	57	—	—		3580	1380	332811	39810	5286	19988
	c. Neustadt-Dürkheimer	3	—	—		465	160	15215	7368	978	3992
48	Rheinische	3139	4115	in Kol. 214b	11331	88257	71557	3235769	48410	6427	379332
49	Schleswigsche	1203	—	—	in Kol. 215b	67667	3198	263098	9349	1241	40999
50	Taunus-E.	41	in Kol. 214a	—	" " 215b	2295	1380	113408	16900	2244	16576*
51	a. Thüringische	5274	3866	in Kol. 214a	10344	26935	11773	1925128	50523	6708	233892
	b. Werra-E.	333	—	—	in Kol. 215b	22432	2275	488121	21494	2854	48862 / 1129*
52	Tilsit-Insterburger	96	—	—	" " 215b	3350	525	26463	3696	491	18932*
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	113	—	—	59	141	i. K. 208—212	318314	72016	9561	85883
54	Böhmische Westbahn	1600*	—	—	1375*	24164	8418	1052138	39465	5240	83124
55	Brünn-Rossitzer	15	—	—	4	120	—	218309	58216	7729	1928
56	Buschtěhrader: a. Kralup-Kladno	3	—	—	4	294	12284	426320	102975	13673	3426
	Buschtěhrader: b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn	—	—	—	in Kol. 215b	8	273	151534	20313	2697	944
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 210	in Kol. 210	in Kol. 210	" " 210	in Kol. 210	in Kol. 210	3510035	74985	9956	148268
58	Graz-Köflacher	" " 210	—	" " 210	" " 210	" " 210	—	225811	42525	5645	314
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	9617	17881	—	17459	712689	306392	11146767	138745	18421	329488
60	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	11615	8044	701	18224	168719	98392	4057664	71275	9463	684222
	Kaiserin Elisabeth: b. Pferde-Bahn	108	—	—	—	—	4031	232812	13403	1780	14935
61	Lemberg-Czernowitzer	428	—	in Kol. 214a	292	in Kol. 214a	20878	649784	18507	2457	28836
62	Mohacs-Fünfkirchener	75	—	—	5	120	3	367032	45425	6031	1825
63	a. Oesterreichische nördliche	6224	—	in Kol. 214a	10404	233781	186756	5964670	95726	12709	89791
	b. Oesterreichische südöstliche	12160	—		23807	661829	203780	6959238	75532	10027	20166
	c. Wien-Neu-Szönyer	1222	—		4526	45319	36864	945145	45157	5996	72202
64	a. Südbahn, Oesterreichische	19461	in Kol. 214a	in	160245	151964	i. K. 208—215	11074734	52734	7001	226724
	b. Tiroler	i. Kol. 214c	—	1442	651	8668	" " 208—215	404461	13942	1851	6421
65	Süd-Norddeutsche	in Kol. 211	—	—	in Kol. 211	in Kol. 211	17429	895312	34198	4540	65393
66	Theiß-Bahn	4769	—	—	6235	202042	i. K. 208—215	2109369	27285	3622	164328*
67	Turnau-Kralup-Prager	in Kol. 204	—	—	—	27	" " 208—212	344781	29924	3973	23310
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Mastrichter	22	—	—	1236	in Kol. 215a	—	66911	17334	2301	14252
69	Niederländische Rhein-E.	1655	511	—	7546	28073	127667	980786	42207	5603	160246
70	a. Warschau-Wiener	5155	9755	582	in Kol. 215b	13297	16779	1533368	33047	4387	120828
	b. Warschau-Bromberger	1225	1098	77	" " 215b	6849	4843	283322	15151	2011	118103
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	512607*	6415	851	67010*

220	221		222			223	224	225	226	227	228	229	

Ergebnisse.

							B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.						
	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen				Unterhaltung			Unterhaltung		
Summe aller Einnahmen.	a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.			Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.		
2 912 388	*148 212*	*19 678*	*15,78*	30,04	61,57	7,15	79 227	142 025	33 854	35 274	in Kol. 226	12 638	3585	37
62 352	*77 940*	*10 340*	*7,46*	89,89	2,68	7,44	2299	919	—	826	1251*	—	343	38
534 784	*36 629*	*4863*	*13,49*	35,93	61,02	3,05	30 318	33 627	508	5404	1318	6662	2389	39
2 230 213	*115 197*	*15 291*	*16,03*	24,36	70,71	4,93	93 764	62 431	in Kol. 224	20 570	12 486	in Kol. 224	3014	40
1 657 363	*72 628*	*9643*	*12,92*	29,89	60,74	9,37	148 206	51 136	3867	9048	3017	5407	6975	41a
570 958	*39 927*	*5301*	*10,89*	29,44	66,01	4,55	78 859	32 116	5094	7098	1719	14 834	2271	- b
570 552	*29 608*	*3931*	*8,79*	47,74	50,11	2,15	45 498	27 982	1132	15 192	1705	5737	4236	42
166 731	*26 979*	*3582*	*11,11*	35 51	56,95	7,54	13 451	9264	in Kol. 224	1518	675	926	583	43
284 241	*29 920*	*3972*	*12,46*	29,96	60,49	9,55	19 147	8515	208	1957	688	1253	651	44
220 020	*21 741*	*2886*	*8,87*	14,18	74,71	11,11	14 452	7735	886	1701	128	3270	427	45
235 877	*15 895*	*2110*	*7,90*	43,03	54,18	2,79	30 253	8558	281	1245	524	1117	897	46
1 644 190	*69 699*	*9254*	*7,36*	22,13	71,38	6,49	96 360	113 216	in Kol. 224	8714	306	962	1226	47a
450 628	*53 903*	*7157*	*6,43*	21,31	73,85	4,44	28 172	13 567		1192	138	373	653	- b
41 536	*20 114*	*2670*	*5,28*	53,76	36,63	9,61	7772	3189		361	26	334	61	- c
5 864 293	*87 762*	*11 652*	*11,11*	38,35	55,18	6,47	388 061	144 690	7717	25 239	48 462	44 819	13 206	48
542 178	*19 267*	*2558*	*6,91*	43,91	48,53	7,56	25 270	47 872	—	5240	2555	3964	350	49
444 779	*66 286*	*8801*	*9,55*	70,77	25,50	3,73	15 954	6927	326	5320	403	1937	607	50
3 216 362	*84 410*	*11 207*	*11,84*	32,87	59,86	7,27	149 291	321 916*	7332	17 050	2687	15 095	15 561	51a
728 298 1129*	*32 069*	*4258*	*10,47*	26,27	67,02	6,71	57 884	96 662	881	2505	1654	3193	4627	- b
84 068	*11 741*	*1559*	*6,82*	46,0	31,48	22,52	11 182	6974	38	883	65	628	115	52
459 983	*104 068*	*13 817*	*32,64*	12,13	69,90	18,67	9850	24 390	2889	6870	144	596	709	53
1 422 750	*53 367*	*7085*	*17,0*	20,21	73,95	5,84	37 236	148 661	2569	14 843	1720	11 186	5500	54
234 379	*62 500*	*8298*	*38,38*	6,03	93,15	0,82	8715	18 530	488	3584	45	823	548	55
438 549	*105 929*	*14 065*	—	2,01	97,21	0,78	10 110	36 184	904	10 514	1045	824	144	56a
182 681	*24 488*	*3251*	—	16,53	82,95	0,52	6622	38 550	1664	1248	462	954	76	- bc
4 304 487	*91 956*	*12 209*	*26,56*	15,01	81,54	3,45	93 466	148 878	14 745	37 213	2120	25 852	6073	57
262 161	*49 371*	*6551*	*16,42*	13,74	86,14	0,12	3017	22 286	777	3636	87	1842	123	58
13 798 661	*171 753*	*22 803*	*25,13*	16,82	80,78	2,40	226 001	477 043	93 738	63 643	5940	2886	—*	59
6 450 139	*113 299*	*15 042*	*17,43*	26,48	62,91	10,61	126 912	579 356	8248	53 551	4805	20 911	in Kol. 234	60a
265 866	*15 306*	*2032*	—	6,81	87,57	5,62	13 186	22 396	1609	3088	—	1166	" " 233	- b
979 897	*27 909*	*3705*	*15,96*	30,75	66,31	2,94	104 197	44 800	3333	10 212	3000	—	1787	61
399 041	*49 386*	*6557*	*26,18*	7,56	91,98	0,46	19 231	13 918	819	4083	—	924	1611	62
7 822 171	*125 536*	*16 667*	*18,83*	22,60	76,25	1,15	144 386	482 635	24 319	50 545	4391	25 215	7790	63a
8 987 723	*97 534*	*12 949*	*20,12*	22,34	77,43	0,23	242 985	382 817	9516	57 840	8264	22 638	8786	- b
1 235 078	*59 010*	*7835*	*22,97*	17,62	76,53	5,84	27 701	113 166	2210	14 748	273	5977	2816	- c
14 752 866	*70 248*	*9327*	*14,63*	23,39	75,07	1,54	435 090	635 127	36 364	83 147	12 706	16 728	27 551	64a
714 064	*24 614*	*3268*	*9,07*	42,46	56,64	0,90	43 380	65 832	5210	9654	889	1370	1928	- b
1 195 215	*45 653*	*6061*	*12,79*	19,62	74,90	5,48	48 031	62 676	8682	8388	1341	4882	976	65
3 061 248	*39 597*	*5257*	*22,88*	25,73	68,90	5,37	113 768	187 351	in Kol. 224	47 863	2025	5723	9091	66
475 358	*41 257*	*5477*	*15,11*	22,57	72,53	4,90	13 258	34 705	131	592	427	2087	1218	67
166 492	*43 133*	*5726*	*7,37*	51,25	40,18	8,57	10 563	5030	1569	in Kol. 225	in Kol. 225	in Kol. 225	193	68
2 221 408	*95 585*	*12 690*	*11,19*	48,63	44 15	7,22	5740	117 335	4500	16 150	2580	32 480	i. K. 224—228	69
2 410 025	*51 940*	*6896*	*11,27*	31,36	63,63	5,01	136 763	31 874	1529	27 457	14 783	45 400	9003	70a
583 943	*31 227*	*4146*	*9,66*	31,26	48,54	20,20	47 960	47 733	13	7640	3146	14 488	3007	- b
1 336 716	*16 727*	*2221*	*4,94*	56,64	38,35	5,01	199 442	27 491	2779	7620	2061	8631	4337	71

		230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
								(Forts.)	**IV. Finanz-**			
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 1) Für die Bahnverwaltung.								2) Für		
	I. Staatsbahnen.	Heizung der Wärter-lokale.	Grund-steuer, Feuer-versiche-rung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreau-bedürfnisse, Druck-sachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilo-meter	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienst-kleidung ꝛc.	Kosten: Feuerung der Loko-motiven.	Kosten: Schmieren der Maschinen und Tender.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
1	Badische	13 338*	1836	5902	2667	6252	796 482	*8226*	*1092*	577 758	229 494	21 256
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	2341 / 9365	201 / 816	8806 / 35 224	255 / 1019	7647 / 30 583	431 697 / 1 726 788	2022 / *8034*	269 / *1067*	224 221 / 896 884	199 534 / 798 140	23 852 / 95 407
3	Braunschweigische	7594*	1188	4256	5636	18 806	549 998	*16 571**	*2200*	162 203	235 339	15 828
4	Friedrich-Franz-E.	2679*	233	1294	in Kol. 223	1007	62 199	*4028*	*535*	33 271	21 178	1601
5	Main-Neckar	1621	2278	—	917	7367	185 537	*15 953*	*2118*	98 443	31 539	5432
6	Bebra-Hanauer	1208*	284	—	47	214	48 068	*4641*	*616*	23 405	8451	3369
7	Hannoversche	17 337*	2201	8566	3323	1417	1 379 486	*11 396*	*1513*	501 284	409 249	16 667
8	Main-Weser	3516	1676	2576	1799	11 554	389 828	*14 749*	*1958*	187 507	74 052	10 969
9	Nassauische	1396	80	99	161	5303	87 152	*3475*	*461*	123 559	34 716	3260
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	74 248	12 496	19 253	8354	81 187	1 588 039	*23 551*	*3127*	310 498	264 970	23 387
11	Preuß. Ostbahn	66 001	16 871	19 717	4199	9351	1 339 314	*11 714*	*1555*	532 153	263 904	18 671
12	Saarbrücker	17 442*	18	1787	563	3610	304 129	*15 556*	*2065*	140 776	67 109	10 006
13	Westfälische	10 745*	121	1403	1682	9642	694 701	*20 862*	*2770*	146 179	86 255	8866
14	Sächsische östliche	—	2469	1053*	619	8921	354 934	*13 890*	*1832*	339 206	93 982	4172*
15	Sächsische westliche	—	5379	3629*	1460	10 364	945 045	*13 441*	*1785*	672 654	171 073	18 065*
16	Württembergische	—	7450	—	1722	2620	932 657	*11 774*	*1563*	412 755	298 550	46 060
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische	88 774*	4082	6186	4196	6270	1 142 503	*15 346*	*2037*	836 018	162 787	51 531
18	Hessische Nordbahn	4400	891	1147	1787	573	210 292	*10 610*	*1409*	87 800	47 903	12 635
19	a. Oberschlesische	40 670	19 719	18 143	2891	45 799	536 103	*15 739*	*2089*	198 748	95 810	79 358
	b. Breslau-Posen-Glogauer	25 237	788	3875	1654	36 463	275 697	*9903*	*1315*	58 172	28 281	3648
	c. Stargard-Posener	15 094	1857	2277	1568	3143	160 324	*7084*	*940*	77 642	42 264	3771
20	Rhein-Nahe-E.	9312	1028	1033	508	7208	212 086	*13 255*	*1760*	73 375	41 754	5966
21	Wilhelms-Bahn	—	7362	3531	425	6667	107 354	*4339*	*576*	33 543	12 298	3666
22	a. Gößnitz-Geraer	in Kol. 233	in Kol. 233	4825	in Kol. 233	7903*	28 408	*6149*	*816*	18 618	6064	359*
	b. Greiz-Brunner	—	—	in Kol. 234	" " 234	188	4990	*3669*	*487*	8330	1447	295*
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	102*	86	441	32 371	*7178*	*953*	33 398	11 330	652*
	b. Zittau-Reichenberger	—	4522	293*	136	257	35 027	*9867*	*1310*	32 327	7702	443*
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	336	4111	158	497	378	43 996	*8610*	*1143*	36 073	8501	803
25	Altona-Kieler	755	5679	1637	543	22 849	295 311	*9142*	*1214*	92 846	48 326	2915
26	Bayerische Ostbahnen { f. 1. Oktbr.-b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67	1024 / 11 401* / 4098 / 45 603*	1863 / 7451	459 / 1838	393 / 1571	1271 / 5085	156 312 / 625 245	1920 / *7681*	255 / *1020*	84 838 / 339 549	48 191 / 192 766	6047 / 24 188
27	Berlin-Anhaltische	2221	12 732	4039	1560	—	453 821	*9231*	*1226*	268 280*	134 941	29 163
28	a. Berlin-Hamburger	14 623	6242	in Kol. 234	925	23 632	511 123	*12 868*	*1708*	231 651	154 813	11 277
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	33 619	*16 086*	*2136*	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	1929	1130	—	—	43 282*	392 131	*20 068*	*2664*	174 907	110 619	5770
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	in Kol. 234	7477 / 1576 / 2687	725 / 1772 / 1516	1215 / 664 / 967	21 656* / 11 777* / 19 039*	279 636 / 126 710 / 146 795	*9419* / *5557* / *4818*	*1251* / *738* / *640*	115 587 / 36 078 / 45 788	117 715* / 36 742* / 46 632*	8369* / 2612* / 3316*
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1593	6833	6022	420	4771	206 009	*8998*	*1194*	73 647	72 543	15 157
32	Frankfurt-Hanauer	in Kol. 248	1699*	120	in Kol. 231	2000*	19 798	*3624*	*481*	61 552**	19 098	2938
33	Glückstadt-Elmshorner	55	1054	36	11	3860*	25 307	*5624*	*747*	9313*	3499	431
34	Hessische Ludwigs-E.	4144*	14 651	—	327	27 773*	166 083	*6809*	*904*	194 080	60 121	11 035
35	Homburger	1094	1649	in Kol. 224	in Kol. 233	3624*	20 284	*8416*	*1117*	14 239	4813	274
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	7503	4667	5342	4162	307 054	1 785 983*	*25 435**	*3377**	762 199	282 328	56 258

240	241	242	243	244	245	246				247	248	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:

Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	Reparaturkosten a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.	Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- u. Bonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
24 547	9637	10 789	12 184	82 968	52 253	279 582	in Kol. 246c	260 931	in Kol. 246c	—	59 823*	1
3944	3314	5997	6779	139 842	44 681	85 531	12 306	32 242	28 819	13 066	47 125*	2
39 776	33 256	23 991	27 119	555 365	178 722	342 367	49 224	208 968	115 273	52 263	188 500*	
in Kol. 239	10 453	in Kol. 241	25 067*	in Kol. 237	—	165 676	30 805	68 342	in Kol. 246c	14 992	in Kol. 230	3
4616*	807	475	545	" " 237	—	9925	2393	5435	—	—	3261	4
6938	2344	3139	2155	17 157	10 619	28 603	in Kol. 246c	54 200	—	80 802	6706	5
in Kol. 240	873	in Kol. 241	1064	3390	2070	3863	" " 246a	in Kol. 246a	—	—	1115	6
107 709	6453	14 560	7869	228 478	49 904	342 737	" " 246c	332 077	in Kol. 246c	122 716	39 690	7
14 344	2180	3982	2105	25 306	8193	128 952	28 316	39 391	—	—	7058	8
10 214	2015	1669	1464	4417	10 385	10 929	4548	10 524	—	—	5443	9
46 847	8507	13 271	24 401	236 610	223 341	247 628	46 714	221 516	—	409 217	18 786	10
17 159	10 573*	1132	12 883	—	2885	290 022	71 161	97 554	—	178 170	12 687	11
17 061	9830	2554	3141	8816	9289	55 938	in Kol. 246c	84 985	11 146	—	44 726	12
10 500	2625	707	5084	14 608	37 762	50 020	7883	35 383	8351	87 500	9058	13
1338*	10 394*	619*	7761	59 679	16 275	49 785	10 961	83 951	—	—	6070	14
5715*	14 091*	793*	13 718	92 243	23 899	84 732	28 086	90 504	183	—	5524	15
54 018	10 787	6792	5053*	28 384	12 827	185 701	in Kol. 246c	175 568	in Kol. 246c	—	108 612	16
73 090	15 303	11 100	17 008	95 243	11 731	155 667	in Kol. 246c	179 594	10 743	—	—	17
in Kol. 239	3010	in Kol. 241	2825	11 264	3380	47 712	11 219	26 551	913	27 669	7513	18
22 754	18 515	2445	13 533	43 016	55 602	137 705	in Kol. 246c	126 880	—	—	—	19a
10 275	10 611	747	4245	13 495	17 303	43 200		33 809	in Kol. 246c	—	—	- b
8604	2143	1285	4061	6103	13 598	30 257		22 087	1998	—	—	- c
9678	5115	1503	1690	6362	5029	20 984		24 030	10 560	24 317	in Kol. 230	20
1860	3501	344	1404	2141	22 196	11 543	1606	12 498	2613	—	3281	21
187*	230*	19*	—	—	1353	—	—	—	—	—	—	22a
50*	52*	14*	—	—	360	52	in Kol. 246c	25	—	—	—	- b
137*	617*	25*	915	4408	1377	5580	2017	4261	—	—	776	23a
93*	419*	17*	597	5218	1855	3793	1371	2896	—	—	868	- b
395	2173	379	1559	13 205	394	6896	727	8276	in Kol. 246c	—	—	24
935	985	2116	1931	59 954	10 894	55 433	8475	30 483	664	—	9825	25
in K. 239	4395	in K. 241	2820	7409	3556	17 326	in K. 246c	15 590	402	—	4909	26
	17 581		11 280	29 634	14 224	69 305		62 361	1607	—	19 638	
	21 601		27 161*	53 097	42 496*	45 541		83 503	—	—	10 761	27
20 831	13 145	9487	23 572*	182 160*	58 006*	119 551	38 698	131 146	—	223 084	10 108*	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
11 401	7285	1463	6655	48 329*	6521	69 966	32 082	43 772	in Kol. 246c	—	13 871	29
14 672	1980*	5580	in Kol. 252	67 266	12 293	57 488	16 226	31 377	—	13 860	5262	30a
4579	618*	1742		24 117	3837	29 364	8306	10 869	—	—	1642	- b
5813	784*	2210		30 608	4870	29 548	9522	11 649	—	—	2085	- c
12 109	8962	14 266	2172	11 612	1681	47 352	10 509	68 781	—	—	1819	31
i. K. 231 u. 239	527	in Kol. 237	4311*	in Kol. 237	7302*	12 467	8256	in Kol. 246b	—	—	1485*	32
251	in Kol. 237	" " 237	in Kol. 237	" " 237	105	1787	796	1381	—	1875	in Kol. 237	33
10 890	1917	3379	1274	32 836	29 349*	33 630	in Kol. 246c	21 303	474	—	20 159*	34
797	105	434	in Kol. 248	1347	46	3874	4425	in Kol. 246b	—	—	1301	35
60 601	25 970	12 635	18 811	119 900	127 794	284 621*	in Kol. 246c	519 641*	102 241*	—	43 017	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
												(Forts.) IV. Finanz=
		(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.									2) Für	
		Heizung der Wärterlokale.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Kosten Feuerung der Lokomotiven.	Kosten Schmieren der Maschinen und Tender.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	1289	59 119*	2724	11 239	19 082	400 056	*20 359*	*2703*	299 127	97 585	35 936
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	123	1010	—	—	982	7753	*9691*	*1287*	6922	2906	648
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	2692	1854	—	126	8274	93 172	*6382*	*847*	45 342	33 669	1836
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 255*	9794	511	in Kol. 231	11 258*	225 083	*11 626*	*1543*	105 872	77 784	7695
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5255	25 967	2698	—	22 086	283 662	*12 430*	*1650*	122 324	101 415	12 640
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	3115*	5055	2209	843	5697	158 910	*11 113*	*1475*	43 913	32 703	9069
42	Mecklenburgische	1197	1045	1559	275	1654	107 212	*5564*	*738*	57 408	24 179	2286
43	Neisse-Brieger	196	122	342	104	642	27 823	*4772**	*634**	10 083	7284	660
44	Niederschlesische Zweigbahn	353	298	192	1458	1578	36 298	*3821*	*507*	18 801	13 599	1469
45	Oppeln-Tarnowitzer	293	129	1372	63	1158	31 614	*3124*	*415*	15 550	7936	1247
46	Ostpreußische Südbahn	3606*	260	2873	457	9	50 080	*3375*	*448*	16 388	18 116	2394
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	7104	1491	in Kol. 231	in Kol. 231	14 536	243 915	*10 339*	*1372*	114 088	71 852	7427
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1788	517			6759	53 159	*6359*	*844*	47 443	22 670	2150
	c. Neustadt-Dürkheimer	291	184			2517	14 735	*7136*	*947*	5394	1890	196
48	Rheinische	3455	9334	—*	6385	41 221*	732 589	*10 964*	*1455*	380 669	140 564	25 526
49	Schleswigsche	171	6672	2578	in Kol. 234	4548	99 220	*3526*	*468*	32 885	28 478	1694
50	Taunus-E.	586*	2792	747	121	544	36 264	*5405*	*718*	46 652	38 823*	4417
51	a. Thüringische	2641	4052	5235*	2454	13 082	556 396	*14 602*	*1939*	176 745	141 165*	16 246
	b. Werra-E.	1442	1213	98	395	1189	171 743	*7562*	*1004*	49 250	49 557	2915
52	Tilsit-Insterburger	580*	97	1206	312	10	22 090	*3086*	*410*	7522	6411	399
	Oesterreichische Bahnen.											
53	Aussig-Teplitzer	—	1742	31	64	1145	48 430	*10 957*	*1455*	32 369	4891	1934
54	Böhmische Westbahn	940	10 034	663	639	3405	237 396	*8904*	*1182*	85 318	24 663	5027
55	Brünn-Rossitzer	—	i. K. 230 u. 231	272	442	539	33 986	*9062*	*1203*	21 335	5020	612
56	Buschtěh-rader a. Kralup-Kladno	247	703	—	9	5375	66 059	*15 958*	*2119*	18 027	5642	2498
	Buschtěh-rader b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	189	569	—	—	—	50 334	*6747*	*896*	14 245	3040	1345
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	in Kol. 223	in Kol. 260	13 674	6919	142 853*	491 793	*10 506*	*1394*	297 015	107 621	5149
58	Graz-Köflacher	163	1884*	532	190	479	35 016	*6594*	*875*	12 923	3051	2246
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	4914	—	41 768	18 892	19 237	954 062	*11 875*	*1577*	92 511	241 565	32 957
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	in Kol. 234	21 721	6877	2838	15 177	840 396	*14 762*	*1960*	675 547	295 452	33 089
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	2812	4973	158	37	49 425	*2845*	*378*	51 425*	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	698	4000	7104	302	46 110	225 543	*6421*	*853*	72 600	36 841	3213
62	Mohacs-Fünfkirchener	1152	433	122	581	1622	44 496	*5507*	*731*	19 473	11 924	3220
63	a. Oesterreichische nördliche	—*	5496*	13 191	3554	23 190	784 712	*12 593*	*1672*	614 227	153 045	23 766
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	6266*	17 445	5316	36 945	798 818	*8669*	*1151*	694 963	252 219	20 862
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	1222*	18 528	925	9467	197 033	*9414*	*1250*	121 589	51 763	2485
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	94 971	11 582	11 843	1 365 109	*6500*	*863*	1 545 274	582 247	52 421
	b. Tiroler	—	—	6250	807	608	135 928	*4686*	*622*	105 062	54 324	3693
65	Süd-Norddeutsche	—	5949	9880	721	6546	158 072	*6038*	*801*	97 053	46 248	6841
66	Theiß-Bahn	in Kol. 223	23 004*	2955	3933	4034	399 747	*5171*	*686*	295 847	140 081	7515*
67	Turnau-Kralup-Prager	—	1655	331	48	781	55 233	*4793*	*636*	33 186	14 754	3068
	Fremdländische Bahnen.											
68	Lüttich-Maastrichter	—	938	in Kol. 224	in Kol. 238	9716*	28 009	*7256*	*963*	29 040*	5793	2300
69	Niederländische Rhein-E.	—	5574	" " 224	" " 224	in Kol. 224	184 359	*7933*	*1055*	160 357	80 449	14 328
70	a. Warschau-Wiener	26 189*	—	7440	5941	9912	316 291	*6817*	*905*	165 952	90 442	13 421
	b. Warschau-Bromberger	4555*	—	528	1805	4155	135 030	*7221*	*959*	40 832	29 466	3482
71	Niederländische Staats-E.	—	4107	—	2590	17 177	276 235	*3456*	*459*	312 901	92 231	19 910*

240	241	242	243	244	245	246				247	248	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:

Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	Reparaturkosten a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.	Ergänzung der Transportmittel, (z. b. soweit dies aus den laufenden Betriebseinnahmen und nicht aus dem Reserve- 2c. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
in Kol. 239	in Kol. 239	in Kol. 239	19596*	—	—	33796	in Kol. 246c	81439	—	217544	12294	37
361	444	209	120	—	—	3222	2340	—	—	2657	280	38
1510	825	14096*	4910	46296	2623	14224	4602	7944	—	—	2545	39
12627	3830	30136	7104	123671	4048	47809	24605	43492	—	—	511	40
7026	4766	960	2698	26459	1969	39928	10036	34647	—	—	—	41a
in Kol. 239	2263	in Kol. 241	970	in Kol. 237	792	24330	4198	11925	in Kol. 246c	—	—	- b
554	653	6	1262	3347	1427	20514	7644	16531	—	—	4585	42
993	1732*	in Kol. 241	261	1301	738	4190	590	2819	1017	—	541	43
1466	222	371	496	6459*	—	5819	1938	6250	149	—	226	44
1380	432	20	271	7465*	490	5821	998	7264	5007	—	496	45
3497	1345	—	569	11333	4007	4641	in Kol. 246c	2134	—	—	in Kol. 230	46
7584	5593	2120	3860	in Kol. 245	17204	30186	14661*	44558	—	—	11586	47a
2344	1480	554	1027	" " 245	7970	8771	3744*	11740	—	—	4230	- b
262	94	40	87	403	—	780	640*	—	—	—	956	- c
42480	17519	in Kol. 241	8730	116185*	36552	61357	in Kol. 246c	59511	in Kol. 246c	—	8972	48
959	1414	—	415	13841*	1549	14641	16253	in Kol. 246b	" " 246b	—	2440	49
in Kol. 239	3950	in Kol. 241	481	14940	3183	4397	in Kol. 246c	7669	2396	—	2648	50
20653	3186	4587	4162	71151*	43208	153328*	36533*	106291*	—	—	29313*	51a
6108	324	224	1771	25150*	14860	51319	in Kol. 246c	20455	—	—	6767*	- b
679	322	1077	in Kol. 248	804	462	1007	" " 246c	1445	122	—	356	52
in Kol. 239	969	740	183	2194	—	6676	1480	5886	—	—	3908	53
2787	2628	1454	1723	15006	11181*	39350	13614	35912	5	—	9448	54
in Kol. 239	398	in Kol. 241	79	in Kol. 237	3906*	10607	663	5868	46	—	1000	55
	1262	1026	802	3157	—	12033	1380	7206	—	—	1331	56a
	680	792	226	2786	6573	5102	1176	9502	—	—	831	- bc
I. R. 237 u. 21*	19996	13243	3803	in Kol. 237	27913	104141	22869	171751	47	—	17699	57
in Kol. 239	678	175	110	16022	1140	3062	4016	3199	4	—	977	58
20535	33960	24620	10418	185239	70891	357198	77711	410511	—	—	18369	59
in Kol. 239	17140	10617	7119	in Kol. 237	50862	162469	48846	79399	970	—	37466	60a
—	1226	in Kol. 241	—	—	111346*	—	1257	8760	104	—	924	- b
in Kol. 239	4205	" " 241	1055	32080	14667	24387	4858	23867	781	—	7481	61
730	2176	365	153	16068	3915	17824	683	13143	4	—	553	62
3900	15786		8126	87145	16795	257387	51793	240851	7873	—	26707	63a
4200	29292		8496	84184	20531	216793	56752	340279	9091	—	26196	- b
	1532		1373	19824	—	53041	7591	32959	4783	—	6073	- c
	39677		24027	419608	20022	371489	134275	179069	—	—	58090	64a
	1424		1682	29372	662	11358	3904	9127	—	—	4066	- b
	2082		1599	25875	6267	46365	15097	35760	—	—	2659	65
	20449*		2205	9861	8700	72635	24126	71302	—	—	4907	66
	352		453	2378	—	805	1302	5857	3	—	1918	67
in Kol. 246	in Kol. 239	in Kol. 246	455	in Kol. 237	411	6465	6216	in Kol. 246b	180	696	427	68
" " 239	12387	" " 241	816	132259*	4530	67211	34508	57114	—	20571	1170	69
15451	12849	475	3077	13925	23858	135352	in Kol. 246c	123070	—	—	in Kol. 230	70a
3992	1117	92	658	1959	4403	38350	" " 246c	52630	—	—	" " 230	- b
4413*	7226*	1657*	3357	—	54866	37932	39693	in Kol. 246b	—	—	17118*	71

in Kolonne 239 enthalten

in Kolonne 241 enth.

	I. Staatsbahnen.	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
									(Forts.) IV. Finanz=			
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							3. Für die allge=			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güter Verkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
1	Badische	147 218	1873	37 336	30 689	1 838 338	3,16	3,13	9738	50 692	564	7587
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	52 709 / 210 833	3857 / 15 428	14 113 / 57 652	13 536 / 54 144	985 828 / 3 943 312	3,31 / 3,31	2,90 / 2,29	5094 / 20 338	6994 / 27 976	26 / 104	3878 / 15 512
3	Braunschweigische	in Kol. 252	297	12 382	93 228	834 612	3,29	2,06	7400	77 215	—	4923
4	Friedrich-Franz-E.	4143	6	1670	3001	92 327	1,99	3,36	4150	12 523	in Kol. 255	1081
5	Main-Neckar	27 803	1535	9292	2321	388 997	4,39	4,43	14 211	in Kol. 255	—	2393
6	Vebra-Hanauer	2306	—	970	5424	55 400	2,03	3,46	1708	6280	10	1188
7	Hannoversche	39 641*	20 799	38 110	33 227	2 311 170	2,92	2,28	in Kol. 256	175 181	4120	38 119
8	Main-Weser	96 925	2085	5783	6037	643 185	3,53	2,65	7034	38 268	232	5845
9	Nassauische	26 374	5	5419	12 202	267 143	1,80	2,20	4006	11 363	87	1028
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	474 361	5765	40 501	265 136	2 881 456	5,01	2,47	6500	67 139	369	13 345
11	Preuß. Ostbahn	122 716	9198	28 640	426 556	2 096 064	4,08	2,86	64 713	63 632	10 128	in Kol. 257
12	Saarbrücker	117 062	3352	5687	7437	598 915	3,56	3,57	2701	30 894	1497	2641
13	Westfälische	132 564	1894	9265	27 489	681 993	3,29	2,43	5473	36 961	92	6057
14	Sächsische östliche	104 973	1193	10 960	61 537	862 766	4,84	2,13	in Kol. 256	37 841	271	3278
15	Sächsische westliche	110 117	3653	19 749	94 549	1 449 348	2,70	1,55	" " 256	57 989	161	5677
16	Württembergische	121 217	935	21 035	17 507	1 505 801	3,03	2,85	11 274	30 498	385	4642
	II. Privatbahnen											
	a) unter Staatsverwaltg.											
17	Bergisch-Märkische	145 204	28 138	47 047	111 170	1 951 372	2,99	2,49	10 740	133 075	538	27 623
18	Hessische Nordbahn	85 398	635	2868	1262	380 557	3,24	2,49	4774	16 090	649	2805
19	a. Oberschlesische	363 488	2756	12 404	135 219	1 308 233	3,96	1,55	3102	33 792	374	6964
	b. Breslau-Posen-Glogauer	111 368	865	3891	54 972	394 882	3,27	1,79	3284	27 505	313	5820
	c. Stargard-Posener	88 792	909	3173	5769	312 456	3,45	2,0	2227	23 904	100	3024
20	Rhein-Nahe-E.	82 577	938	3293	6748	323 919	2,72	2,64	5974*	26 655	681	2296
21	Wilhelms-Bahn	23 570	1261	2732	18 731	158 788	2,66	1,81	4337	13 534	69	3171
22	a. Gößnitz-Geraer	16 208	—	—	2846	45 884	2,86	2,21	in Kolonne 256	3831	in Kol. 258	951
	b. Greiz-Brunner	950	—	—	1774	13 349	1,86	3,26		2248	—	in Kol. 256
23	a. Löbau-Zittauer	14 022	1378	1104	214	82 211	5,02	2,41		2565	253	136
	b. Zittau-Reichenberger	9482	143	1737	3118	72 099	4,40	3,11		2352	6	440
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	4090	150	648	829	85 098	2,445	2,82	2499	3008	in Kol. 258	639
25	Altona-Kieler	14 155*	248	11 596	11 546	363 327	2,99	3,28	5409	16 397	1968	5275
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	41 435 / 165 752	— / —	3167 / 12 668	13 675 / 78 700	259 813 / 1 039 253	2,30 / 2,35	2,0 / 2,03	2521 / 10 085	9047 / 36 190	4334 / 17 435	in Kol. 257 / " " 257
27	Berlin-Anhaltische	51 213	1620	22 675	7213	799 265	3,39	2,36	28 991	38 677	2954	3639
28	a. Berlin-Hamburger	35 352	2214	10 951	33 773*	1 309 819	4,49	3,12	16 964	41 707	616	7203
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	86 155	—	—	—	—	—	—
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	102 043	1263	4742	45 154	685 843	3,07	2,68	in Kol. 256	49 277	5722	817
30	Berlin-Stettiner { a. Stammbahn ꝛc. / b. Hinterpommer. / c. Vorpommersche	43 079* / 13 446* / 17 065*	461 / 144 / 182	6433 / 2008 / 2549	30 276* / 9450* / 11 993*	547 924 / 185 554 / 224 614	3,29 / 2,63 / 2,37	2,55 / 2,46 / 2,74	6196 / 4745 / 6342	21 329 / 16 335 / 21 830	443 / 339 / 453	2022 / 1549 / 2070
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	25 545	167	4640	25 150	396 112	2,96	2,49	in Kol. 256	26 172	777	1987
32	Frankfurt-Hanauer	1483*	70	4405	3131	127 025	3,61	2,53	" " 256	5948	198	166
33	Glückstadt-Elmshorner	2264	—	in Kol. 257	2282	23 984	2,11	2,82	1645	2219*	212	191
34	Hessische Ludwigs-E.	22 407*	3417	6305	26 984	479 560	2,34	2,35	in Kol. 256	16 891	3577	867
35	Homburger	481	—	956	898	33 990	2,16	3,73	1971	1413	497	543
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	401 208	3307	23 176	100 134*	2 943 841*	3,78*	2,39*	—*	74 304	3108	10 740

Digitized by Google

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung. | (Forts.) B. Ausgaben.

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.			Procente.				
1557	9636	79 774	824	109	46 231	2 760 825	28 515	3786	4,24	29,34	67,72	2,94	48,02	1
340	4666	20 988	93	12	142 265	1 580 778*	7405	982	1,36	30,01	68,33	1,46	52,66	2
1360	18 666	82 956	390	52	569 062	6 323 418*	29 418	3906	5,26	30,01	68,53	1,46	52,66	
in Kol. 259	11 729	101 267	3051*	405*	—	1 485 877	44 769*	5944*	5,86	37,01	56,17	6,82	49,53	3
632	3107	21 493	1392	185	—	176 018	11 400	1514	3,79	35,34	52,45	12,21	74,46	4
—	409	17 013	1462	191	—	591 547	50 864	6753	6,99	31,27	65,76	2,87	53,98	5
109	750	10 045	966	128	—	113 513	10 915	1449	4,13	42,25	48,90	8,85	86,07	6
in Kol. 258	32 245	249 665	2062	274	—	3 940 321	32 551	4322	4,97	35,01	58,65	6,34	52,90	7
1727	15 238	68 344	2586	343	—	1 101 357*	41 671	5531	6,05	35,39	58,40	6,21	47,34	8
915	1626	12 025	759	101	—	373 320	14 885	1976	2,52	23,34	71,56	5,10	40,35	9
3034	65 233	155 620	2308	306	—	4 625 115	68 591	9107	8,05	34,34	62,30	3,36	60,56*	10
4604	15 730	158 807	1389	184	—	3 594 185	31 437	4174	7,01	37,26	58,32	4,42	55,73	11
790	12 854	51 377	2628	349	44 412	998 833	51 091	6782	6,43	31,97	62,75	5,28	55,15	12
1352	9492*	59 427	1785	237	—	1 436 121	43 127	5726	6,92	48,27	47,49	4,14	75,43	13
1415	56 887	99 692	3876	515	107 044	1 424 436	55 382	7353	7,99	26,94	65,49	7,57	52,97	14
1759	12 038	77 624	1104	147	60 388	2 532 405	36 022	4782	4,72	38,93	58,63	3,14	47,33	15
1869	8436	57 104	721	96	7958	2 503 520	31 606	4196	5,07	37,37	60,35	2,28	51,95	16
2008	86 351	261 325	3510	464	735*	3 355 935	45 076	5985	5,13	34,03	58,16	7,79	45,20	17
615	48 719*	73 652	3716	493	12 382	676 883	34 152	4534	5,76	31,65	57,27	11,08	55,90	18
472	46 408	91 112	2675	355	—	1 935 448	56 825	7544	5,86	27,70	67,59	4,71	33,66	19a
395	22 418	59 735	2146	285	—	730 314	26 232	3483	6,05	37,75	54,07	8,18	47,01	- b
276	4284	33 815	1491	198	—	506 595	22 386	2972	5,65	31,65	61,68	6,67	46,18	- c
687	4643	40 936	2559	340	—	576 941*	36 059	4787	4,95	36,76	56,15	7,09	66,53	20
589	11 861	33 561	1357	180	5446	305 149	12 334	1637	5,11	35,82	52,98	11,20	37,43	21
in Kol. 258	1563	6345	1373	182	—	80 637	17 454	2317	5,03	35,23	56,30	7,87	61,05	22a
- c 256	—	2248	1653	220	—	20 587	15 138	2011	2,87	24,24	64,84	10,92	81,29	- b
—	3188	6142	1362	181	—	120 724	26 768	3554	7,36	26,81	68,10	5,09	58,45	23a
40	297	3135	883	117	—	110 251	31 057	4123	6,73	31,77	65,39	2,84	70,43	- b
in Kol. 258	—	6146	1203	159	—	135 240	26 466	3514	3,83	32,53	62,92	4,55	47,29	24
494	3792	33 335	1032	137	28 800	720 773	22 315	2963	5,24	42,68	52,51	4,81	58,81	25
459	3077	19 438	239	32	—	435 563	5351	710	4,01	35,89	59,45	4,46	36,21	
1835	12 309	77 854	956	127	—	1 742 352	21 405	2842	3,94	35,89	59,65	4,46	36,31	26
in Kol. 243	3750	78 011	1587	211	—	1 331 097	27 086	3596	5,65	34,09	60,04	5,87	37,95	27
3133	6395	76 078	1915	254	131 288*	2 028 308	51 065	6780	7,73	26,24	69,05	4,01	58,66	28a
—	—	4786	2290	304	—	124 560	59 598	7913	—	26,29	69,17	3,84	40,60	- b
1521	2509	59 846	3063	407	—	1 137 820	58 230	7731	6,59	34,46	60,28	5,26	42,40	29
463	4227	34 680	1168	155	—	862 240	29 042	3856	5,15	32,43	63,55	4,02	44,90	30a
355	3237	26 560	1165	155	—	338 824	14 861	1973	4,50	37,10	54,76	7,84	78,61	- b
474	4327	35 496	1165	155	—	406 905	13 354	1773	4,22	36,08	55,20	8,72	68,17	- c
—	6048	34 984	1528	203	—	637 105	27 827	3694	4,77	32,34	62,17	5,49	42,41	31
1. S. 243 u. 245	459	6771	1240	165	25 980	179 574	32 889	4366	5,10	12,89*	82,70*	4,41	53,92	32
36	361	4664	1036	138	—	53 955	11 990	1592	4,74	46,90	44,45	8,65	60,38	33
1255	7646	30 236	1232	164	—	675 879	27 711	3672	3,35	24,57	70,96	4,47	37,01	34
in Kol. 231	1557	5981	2482	330	—	60 255	25 002	3319	3,83	33,66	56,41	9,93	41,36	35
2572	62 411*	153 135	2181	289	—	4 882 959*	69 541*	9233*	6,27*	36,58	60,29	3,13	49,62	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
		(Forts.) B. Ausgaben. 2. Für die Transport-Verwaltung.							3. Für die allge-			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güter-Verkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
37	Leipzig-Dresdener	122 203	1221	7654	86 357*	1 005 752	5,45	3,22	in Kol. 256	39 701	1881	1627
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	164	20 273	2,83	3,66	228	562	309	279
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	5176	85	2073	6933	194 689	4,44	4,17	4400	10 266	1321	504
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	39 912	2227	10 563	21 310	563 196 / 44 614*	4,05	2,52	13 500	23 013	1916	6418
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	717	2358	25 906	393 759	3,07	1,86	in Kol. 256	45 841	1633	2879
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	292	708	3219	134 382	2,56	1,75	2574	in Kol. 255	122	1114
42	Mecklenburgische	—	76	2899	10 630	154 001	2,37	2,61	10 190	10 241	291	1276
43	Neisse-Brieger	5547	1335	867	47	40 005	2,65	2,42	—	6693	708	357
44	Niederschlesische Zweigbahn	24 400	110	1390	672	83 837	3,67	2,84	2673	7631	151	985
45	Oppeln-Tarnowitzer	3962	—	1093	1755	61 187	2,41	2,89	—	9429	187	520
46	Ostpreußische Südbahn	1261	149	2761	1997	70 592	2,36	2,52	5584	8239	249	1100
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	12 536	12 315	83 436*	439 006	1,96	1,60	in Kol. 256	23 409	1608	4022
	b. Pfälzische Maximiliansb.	13 596	958	3578	32 298*	164 553	2,33	2,22		8292	42	1836
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	191	318	4358*	15 609	1,28	3,33		2048	in Kol. 258	421
48	Rheinische	193 181	6839	15 038	168 047	1 281 170	2,43	2,42	5270	66 291	3184	7710
49	Schleswigsche	14 178	390	in Kol. 252	995	130 132	1,63	2,35	11 376	11 086	in Kol. 258	7577
50	Taunus-E.	—	1778	5365	1930	138 629	2,95	3,04	4800	6700	" " 258	2215
51	a. Thüringische	115 192	3654	18 088	31 898	975 400	3,39	2,67	8700	28 757	2770	4397
	b. Werra-E.	31 509	1089	4073	6143	271 514	3,90	3,49	4307	13 237	828	1175
52	Tilsit-Insterburger	730	29	401	303	22 069	1,79	2,22	in Kol. 256	5409	240	444
	Oesterreichische Bahnen.											
53	Aussig-Teplitzer	17 320	—	3013	214	81 827	5,81	4,64	4000	11 668	1598	754
54	Böhmische Westbahn	21 214	4105*	3147	3103	279 685	3,34	2,93	13 500	39 552	3657	5317
55	Brünn-Rossitzer	—	—	1719	283	51 536	8,44	5,62	3245	in Kol. 255	208	1520
56	Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn }	32 022 / —	— / —	1621 / 976	11 930 / 505	99 937 / 47 779	— / —	— / —	— / —	13 456 / 5772	1563 / 794	1170 / 499
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	56 916	—	28 522	64 761*	941 446	5,41	2,79	48 831	in Kol. 255	3105	6259
58	Graz-Köflacher	—	—	369	3	47 975	3,0	3,20	1640	7500	181	2064
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	283 941	45	26 387	160 385	2 883 243	5,23	2,51	26 195	174 047	30 449	13 135
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn }	353 263 / —	— / —	28 957 / 1159	40 630 / 8240	1 841 826 / 184 441	4,97 / —	3,32 / —	in Kol. 256	51 227 / 1046	4988 / 57	13 056 / 159
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	12 467	35 394	273 899	4,21	3,75		60 703	in Kol. 258	25 230
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	38	434	73	90 776	5,25	3,23	3731	3504	1356	346
63	a. Oesterreichische nördliche	—*	—*	—	993	1 508 394	3,63	1,50		188 325	2923	in Kol. 260
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	—*	2440	25 918	1 792 216	4,01	1,50		214 440	3333	" " 259
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	383	5681	309 077	5,73	3,32		41 322	650	3828
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	55 973	—	3 482 172	3,45	2,54	in Kolonne 256 mitenthalten	161 408	18 092	7058
	b. Tiroler	—	—	in Kol. 252	3917	228 591	2,91	4,04		18 414	762	513
65	Süd-Norddeutsche	1907	317	10 519	8389	308 226	3,29	3,14		21 078	3229	4138
66	Theiß-Bahn	—	—	7648	9812	675 088	5,05	2,53		33 856	in Kol. 258	5476
67	Turnau-Kralup-Prager	5053	—	2129	1489	73 210	2,33	2,19		9316	—	2209
	Fremdländische Bahnen.											
68	Lüttich-Mastrichter	—	1940	3064	5950	62 937	2,79	4,12	1866	6802	402	398
69	Niederländische Rhein-E.	28 878	in Kol. 244	8520	6340	629 438	3,11	3,52	20 400	25 444	1448	750
70	a. Warschau-Wiener	181 468	1106	10 500	21 844	812 790	3,97	2,52	41 891	48 773	54 100	9886
	b. Warschau-Bromberger	41 954	139	2104	3551	224 729	3,79	2,96	19 068	19 482	6443	2219
71	Niederländische Staats-E.	24 557	2256	16 255	11 294	645 666	2,39	4,03	33 062	54 918	3672	4281

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung. | (Forts.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine Verwaltung.	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
—	2456	45 665	*2324*	*309*	—	1 451 473	*73 866*	*9807*	7,67	27,56	69,29	3,15	49,80	37
72	752	2202	*2753*	*365*	—	30 228	*37 785*	*5017*	3,62	25,65	67,07	7,28	48,48	38
1150	2906	20 547	*1407*	*187*	—	308 408	*21 124*	*2804*	7,73	30,21	63,13	6,66	57,67	39
993	23 310	69 150	*3572*	*474*	69 602	971 645	*50 188*	*6663*	6,98	26,25	65,68	8,07	43,57	40
3271	7654	61 278	*2685*	*356*	—	738 699*	*32 371*	*4298*	5,76	38,40	53,30	8,30	44,57	41a
2075	832	6717	*470*	*62*	—	300 009	*20 980*	*2785*	5,72	52,97	44,79	2,24	52,54	- b
734	1215	23 947	*1243*	*165*	—	285 160	*14 798*	*1965*	4,39	37,60	54,0	8,40	49,98	42
98	703	8559	*1385*	*184*	1866*	78 253	*12 662*	*1681*	5,24	36,42	52,37	11,21	46,93	43
118	115	11 673	*1229*	*163*	—	131 808	*13 874*	*1842*	5,78	27,53	63,60	8,87	46,37	44
619	573	11 328	*1119*	*149*	—	104 129	*10 289*	*1366*	4,20	30,36	58,77	10,87	47,33	45
1265	1957	18 394	*1239*	*165*	—	139 066	*9371*	*1244*	4,66	36,01	50,76	13,23	58,96	46
804	6610	36 453	*1545*	*205*	—	719 374	*30 495*	*4049*	3,22	33,91	61,02	5,07	43,75	47a
402	4937	15 509	*1855*	*246*	—	233 221	*27 897*	*3704*	3,34	22,79	70,56	6,65	51,75	- b
100	5379*	7948	*3849*	*511*	—	38 292	*18 543*	*2462*	4,87	38,48	40,76	20,76	92,14	- c
10 993	33 717*	127 165	*1903*	*253*	—*	2 140 924	*32 040*	*4251*	4,05	34,22	59,84	5,94	36,51	48
in Kol. 258	—	30 039	*1068*	*142*	—	259 391	*9218*	*1221*	3,26	38,25	50,17	11,58	47,84	49
" " 258	4651	18 366	*2737*	*363*	—	193 259	*28 802*	*3824*	4,13	18,77	71,73	9,50	43,45	50
1075	14 600	60 299	*1582*	*210*	—	1 592 095	*41 783*	*5547*	5,96	34,95	61,26	3,79	49,50	51a
880	4132	24 559	*1081*	*144*	63 424	531 240	*23 392*	*3106*	7,64	36,71	58,04	5,25	72,83	- b
in Kol. 248	663	6756	*944*	*125*	—	50 915	*7111*	*944*	4,13	43,39	43,34	13,27	60,56	52
174	482	18 676	*4225*	*561*	—	148 933	*33 695*	*4474*	10,57	32,52	54,94	12,54	32,39	53
1564	2661	66 251	*2485*	*330*	25 202	608 534	*22 826*	*3030*	7,27	40,70	47,94	11,36	42,77	54
in Kol. 258	805*	5778	*1541*	*205*	—	91 300	*24 346*	*3232*	14,93	37,23	56,45	6,33	38,95	55
511	3363	20 063	*4849*	*644*	—	186 059	*44 942*	*5967*	—	35,51	53,71	10,78	42,43	56a
1049	1390	9504	*1274*	*169*	—	107 617	*14 426*	*1915*	—	46,77	44,40	8,83	58,91	- bc
10 529	11 006	79 730	*1703*	*226*	—	1 512 969	*32 321*	*4292*	9,34	32,50	62,23	5,27	35,15	57
526	940	12 851	*2420*	*321*	—	95 842	*18 049*	*2396*	6,0	36,53	50,06	13,41	36,56	58
4604	33 212	281 642	*3506*	*465*	—	4 118 947	*51 269*	*6806*	7,30	23,16	70,0	6,84	29,85	59
in Kol. 259	11 863	81 134	*1425*	*189*	—	2 763 356	*48 539*	*6444*	7,46	30,41	66,65	2,94	42,94	60a
—	564	1826	*105*	*14*	—	235 692	*13 569*	*1801*	—	20,97	78,25	0,78	88,65	- b
in Kol. 258	2788	88 721	*2527*	*336*	—	588 163	*16 752*	*2224*	9,04	38,35	46,57	15,08	60,02	61
710	378	10 028	*1241*	*165*	—	145 300	*17 982*	*2387*	9,53	30,62	62,48	6,90	36,41	62
in Kol. 260	17 345*	208 593	*3348*	*444*	—	2 501 699	*40 149*	*5330*	6,02	31,37	60,29	8,34	31,98	63a
19 791	23 464*	261 028	*2832*	*376*	—	2 852 062	*30 950*	*4109*	6,39	28,01	62,94	9,15	31,73	- b
in Kol. 260	4497*	50 297	*2403*	*319*	—	556 407	*26 584*	*3530*	10,35	35,41	55,54	9,05	45,05	- c
" " 258	68 371	254 929	*1214*	*162*	—	5 102 210	*24 295*	*3226*	5,06	26,76	68,25	4,99	34,58	64a
—	4891	24 580	*847*	*113*	—	389 099	*13 413*	*1781*	4,98	34,94	58,74	6,32	54,49	- b
1288	4854	34 587	*1321*	*175*	—	500 883	*19 132*	*2540*	5,36	31,56	61,54	6,90	41,90	65
in Kol. 258	3968	43 300	*560*	*74*	—	1 118 135	*14 463*	*1920*	8,36	35,75	60,38	3,87	36,53	66
—	2837	14 362	*1246*	*165*	—	142 805	*12 394*	*1645*	4,54	38,68	51,26	10,06	30,04	67
299	124	9891	*2562*	*340*	—	100 837	*26 124*	*3468*	4,46	27,77	62,41	9,83	60,57	68
1200	3051	52 293	*2250*	*298*	34 412	900 502	*38 748*	*5144*	4,54	21,27	72,67	6,06	40,54	69
584	13 463	168 697	*3636*	*483*	—	1 297 778	*27 970*	*3714*	6,34	24,38	62,62	13,0	53,95	70a
57	5816	53 085	*2839*	*377*	—	412 844	*22 077*	*2931*	6,91	32,71	54,44	12,85	70,70	- b
2962	20 354	119 249	*1492*	*198*	—	1 041 150	*13 029*	*1730*	3,65	26,53	62,02	11,45	77,99	71

	268				269	270		271	272	
						(Forts.) IV. Finanz=				
	C. Ueberschuß.									
	Der Ueberschuß beträgt:					Verwendung				
I. Staatsbahnen.	a. überhaupt. Thlr.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	b. zur Amortisation der Anleihen. Thlr.	Zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	b. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Thlr.
1 Badische	2 987 540	30 857	4097	5,41	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	1 420 966* (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66) 5 683 858* (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	6636 / 26 444	894 / 3511	7,11*	—	—	—	—	—	—
3 Braunschweigische	1 495 828	45 069*	5983*	12,05	984 293	—*	—	—	—	—
4 Friedrich-Franz-E.	60 385	3911	519	1,22	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	504 242	43 357	5756	7,15	—	—	—	—	—	—
6 Hebra-Hanauer	18 379	1767	235	—*	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	3 508 429	28 983	3848	6,33	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	1 196 038	45 253	6007	7,43	18 007	—	—	—	—	—
9 Nassauische	551 882	22 005	2922	2,94	—	—	—	—	—	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 014 923	44 712	5936	6,35 (ult. 8,20*)	—	569 554	188 825	—	4*	291 710
11 Preuß. Ostbahn	2 847 517	24 906	3306	5,35	—	—	—	—	—	—
12 Saarbrücker	812 136	41 541	5514	5,69	—	—	—	—	—	—
13 Westfälische	467 824	14 049	1865	2,87	—	—	—	—	—	—
14 Sächsische östliche	1 264 873	49 179	6529	7,38	—	—	—	—	—	—
15 Sächsische westliche	2 818 525	40 093	5323	6,79	—	—	—	—	—	—
16 Württembergische	2 315 156	29 228	3880	4,59	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
17 Bergisch-Märkische	4 068 356	54 646	7255	7,04	—	1 600 481*	186 028	130 625	7½	1 425 000
18 Hessische Nordbahn	533 948	26 940	3577	4,49	—	109 300	25 387	5000	4½	360 000
19 a. Oberschlesische	3 814 445	111 992	14 869	18,69	—	416 468*	74 777	269 588	13⅓	1 708 470
b. Breslau-Posen-Glogauer	822 994	29 562	3925	6,73	—	469 414	61 250	—	—	—
c. Stargard-Posener	590 409	26 090	3464	8,80	—	64 175	17 556	9479	4½	225 000
20 Rhein-Nahe-E.	290 156	18 135	2408	1,78	—	276 036*	14 120	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	510 175	20 622	2738	5,74	—	274 574	34 705	—	4	96 000
22 a. Gößnitz-Geraer	51 454	11 137	1479	3,37	—	—	—	—	3,5*	42 563*
b. Greiz-Brunner	4737	3483	462	1,20	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	84 409	18 716	2485	3,12	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	46 303	13 043	1732	1,38	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.										
24 Alberts-Bahn	150 685	29 488	3916	6,02	6841	64 539	16 800	—	7	63 000
25 Altona-Kieler	504 836	15 629	2075	5,41	—	116 568	30 000	—	5	307 500
26 Bayerische Ostbahnen	763 931 (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66) 3 055 623 (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	9335 / 37 538	1246 / 4984	2,38 / 9,65	3493 / 14 776	—	—	—	7 / 7	595 476 / 2 381 902
27 Berlin-Anhaltische	2 175 875	44 276	5878	12,81	6210	375 000	50 000	187 708	13⅓	1 154 583
28 a. Berlin-Hamburger	1 429 359	35 986	4778	10,33	—	294 407	117 500	—*	9,125*	730 000
b. Hamburg-Bergedorfer	182 274	87 212	11 579	7,93	624	27 573*	3787*	7817*	9⅓	143 269*
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	1 545 878	79 113	10 501	9,94	131 296	349 224	82 000	140 625	16	800 000
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	1 057 953	35 633	4731	9,06	1106	30 969	9031	64 366	8*	683 000
b. Hinterpommer.	92 170	4042	537	0,99	—	45 948*	—	—	—	—
c. Vorpommersche	189 947	6234	828	1,72	—	70 664*	—	—	—	—
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	865 251	37 793	5018	8,37	6100	229 479	20 000	41 437	8	408 000
32 Frankfurt-Hanauer	154 105	28 224	3747	6,67	—	27 975	11 143	—	6,1	92 667
33 Glückstadt-Elmshorner	35 399	7866	1044	3,36	—	8057	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	1 150 287	47 162	6262	7,94	5495	195 594	25 828	—	8⅓	791 714
35 Homburger	85 403	35 437	4 705	5,31	528	28 583	8514	—	8*	36 571
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	5 784 963*	82 387	10 938	8,71	—	1 691 730*	173 203	248 230	8 1/10	2 223 000

273	274	275	276

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.)

Zur Einlage a. in den Reservefonds. Thlr.	Zur Einlage b. in den Erneuerungsfonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensionsfonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	b.	Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	in Kol. 234	. . . . .	—	. . . . .	—	—	1
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	2
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	3
—	—	—	An die Staatskasse abgeliefert . .	60 385	. . . . .	—	—	4
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert . .	504 242	. . . . .	—	—	5
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	6
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	7
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert . .	1 007 627	Zur Vermehrung der Betriebsmittel	182 801	23 617	8
—	—	—	Zur Ergänzung der Bahnanlagen und Betriebsmittel	21 437	. . . . .	—	—	9
—*	—*	in Kol. 260	Auf den Rest-Etat übertragen . .	34 144	An die General-Staatskasse abgeliefert	1 930 690	—	10
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	11
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	12
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	13
—	115 264	2223	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	29 103	Zur Vermehrung der Transportmittel	312 331	—	14
—	102 257	6733	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	27 898	Zur Vermehrung der Transportmittel	215 503	—	15
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	16
50 314	684 217	—	Zur Verzinf. von Kapitalien f. Betriebsm. Erstattung an d. Staat für frühere Zuschüsse	32 031 63 971	Zur Ueberweisung an den Baufonds	11 209*	—	17
30 000	—	—	Zur Abschreibung auf das Conto für Betriebsmittel	4261	. . . . .	—	—	18
2159	808 117*	—	Zur Superdividende des Staats .	658 345	Der Restverwaltung überwiesen . .	492	623	19a
—	268 000	—	An die Oberschlesische E.-G. abgeliefert	24 329	. . . . .	—	—	- b
—	229 000	—	Zur Superdividende des Staats .	9892	Vertragsm. Rente an die Oberschl. E.-G.	35 307	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	20
104 896	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	21
—	8423	—	. . . . .	—	. . . . .	468	—	22a
—	4617	—	. . . . .	—	. . . . .	120	—	- b
—	—	431	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	2183	. . . . .	—	—	23a
—	—	233	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
4500	—	700	Zu Tantièmen	3830	Zu Gratifikat. für den Gesellsch.-Ausschuß	600	3557	24
34 037	—	2000	Zur Deckung eines Zinsverlustes .	4500	Zur Verzinf. von temporairen Anleihen	10 231	—	25
91 428	—	7143	Dem Unterstützungsfonds überwiesen . .	4336 12 754	Antheil des Staats	32 334 11 657	14 776	26
365 715	—	28 571	Zu Gratifikationen des Personals .	17 425 49 015	Antheil des Staats	129 335 46 629	51 807	
—	343 289	6000	Zur Bildung eines Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten . . .	63 923	. . . . .	—	1582	27
279 952	—	7500	. . . . .	—	. . . . .	—	—	28a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	452*	- b
—	—	in Kol. 264	Auf das Jahr 1868 einschl. 174 029 Thlr. Bestand des Jahres 1867 übertragen	305 325	. . . . .	—	—	29
62 832	134 765	5387	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse .	233	Zusch. z. Verzinf. d. Obligat. d. Hinterpomm. E. Zu Tantièmen und Unterstützungen .	54 311 7580	6585	30a
—	40 785	4126	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse . . „ „ Arbeiter-Krankenkasse . .	179 41	Zu Unterstützungen	1091	—	- b
—	106 510	5513	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse . . „ „ Arbeiter-Krankenkasse . .	238 55	Zu Unterstützungen u. Beitrag zur Unterhaltg. der Betriebsm. d. Hinterpommer. E.	6967	—	- c
—	165 000	4000	Zur Tantième des Betriebs-Direktors	765	. . . . .	—	2670	31
5	6554	857	Zur Krankenkasse d. Werkstätten-Arbeiter	143	Zu Erneuerungen . . . . . . Für die Eisenbahnsteuer pro 1867 reservirt	13 734 1027	—	32
8800	—	182	Zur Zahlung von 4½ Prec. Dividende an die Prioritäts-Stamm-Actien . .	18 360	. . . . .	—	—	33
—	93 143	5714	Zur Tantième für den Verwaltungsrath „ „ „ die Beamten . .	13 933 13 933	Beitrag für die Krankenkasse . . . Für außerordentliche Aufwände . .	302 6974	8647	34
3714	—	286	Zu Tantièmen für Verwltgsr. u. Direkt.	2873	Zur Anschaffung von Waggons . .	2286	3104	35
21 044	639 908	4923*	Zur Extradividende des Staats .	588 076	Zu Zinsen für Vorschüsse, Tantièmen rc.	194 849	—	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	268 a. überhaupt. Thlr.	268 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	268 b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	268 c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	269 Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	270 a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	270 b. zur Amortisation der Anleihen. Thlr.	271 Zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	272 a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	272 b. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Thlr.
		(Forts.) IV. Finanz= C. Ueberschuß. Der Ueberschuß beträgt:					Verwendung				
37	Leipzig-Dresdener	1 460 915	74 346	9871	11,01	—	132 500	37 500	517	25	1 250 000
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	32 124	40 155	5331	25,84	13 037	—	—	—	18	18 207
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	226 376	15 505	2058	3,33	—	32 500	—	—	2¾	146 252
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 258 568	65 009	8631	13,84	—	200 570	55 300	115 938	18	630 000
41	a. Magdeburg-Halberstädter	918 664	40 257	5345	10,06	—	192 988	23 946	70 125	13	442 000
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	270 949	18 947	2516	4,32	—	79 317*	20 200	—	3	117 300
42	Mecklenburgische	285 392	14 810	1966	4,33	4222	67 732	25 148	—	2,5	108 750
43	Neisse-Brieger	88 478	14 317	1901	7,37	571	4500	500	1898	5½	55 916
44	Niederschlesische Zweigbahn	152 433	16 046	2130	6,10	810	47 159	13 051	1358	3¾	52 957
45	Oppeln-Tarnowitzer	115 891	11 452	1520	4,63	3855	—	—	2716*	3¼	81 244
46	Ostpreußische Südbahn	96 811	6524	866	—*	—	—*	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	924 816	39 204	5205	7,482	—	203 016	16 742	—	9,4	628 055
	b. Pfälzische Maximiliansb.	217 407	26 006	3453	5,90	728	—	—	—	5	178 368
	c. Neustadt-Dürkheimer	3244	1571	208	0,33	—	—	—	—	—*	2843
48	Rheinische	3 723 369	55 722	7398	7,37	—	569 365	125 265	180 754	7½	1 971 862
49	Schleswigsche	282 787	10 049	1334	3,33	—	—*	—	—	—	—
50	Taunus-E.	251 520	37 484	4977	7,91	—	34 504	6286	5045	7	120 000
51	a. Thüringische	1 624 267	42 627	5660	7,64	65 626	547 598*	109 400	65 625*	8½	765 000
	b. Werra-E.	198 187	8727	1159	2,40	47	166 765	—	—	2,6	130 179
52	Tilsit-Insterburger	33 153	4630	615	1,15	—	—	—	4	—	—
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	311 050	70 373	9343	10,80	1437	48 585	2500	17 286*	10*	140 000*
54	Böhmische Westbahn	814 216	30 541	4055	5,09	—	703 849*	—*	110 367*	—*	—
55	Brünn-Rossitzer	143 080	38 154	5066	7,77	—	20 008*	2262	9956	—	—
56	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	252 490	60 988	8098	15,69						
	Buschtéhrader b. Prag-Wejbybka	75 064	10 062	1336	11,65	—	—	16 800*	24 815	10,12	181 611
	Buschtéhrader c. Pferde-Bahn										
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 791 518	59 635	7918	10,006	—	587 421	71 189*	173 736	9⅛*	1 417 578*
58	Graz-Köflacher	166 319	31 322	4158	8,36	—	53 698	4400	12 328	4¼*	65 949*
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	9 679 714*	120 484	15 996	18,0	—	539 657	34 300	594 672	15,5	6 671 114
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	3 686 783	64 760	8598	6,90						
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	30 174	1737	231	1,0	—	1 734 987*	111 302	142 231	5	1 047 557
61	Lemberg-Czernowitzer	391 734	11 157	1481	2,39	—	391 734*	—*	—	—*	—*
62	Mohacs-Fünfkirchener	253 741	31 404	4169	5,57	—	206 036*	3673*	20 103	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	5 320 472*	85 387	11 337	13,01						
	b. Oesterreichische südöstliche	6 135 661*	66 584	8840	15,09	1 606 825	3 672 193	431 050*	936 779	8½	5 770 622
	c. Wien-Neu-Szönyer	678 671*	32 426	4305	6,76						
64	a. Südbahn, Oesterreichische	9 650 656*	45 953	6101							
	b. Tiroler	324 963	11 201	1487	—*	72 060	10 642 543	in Kol. 270a	—	6,6	6 600 000
65	Süd-Norddeutsche	694 330	26 521	3521	4,96	—	168 747	31 733	20 547	4,75	473 303*
66	Theiß-Bahn	1 943 113	25 134	3337	6,58	—	1 050 000	87 227	107 391	5*	343 945*
67	Turnau-Kralup-Prager	332 553	28 863	3832	7,18	1194	124 469	13 061	20 474	6	150 672
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Maastrichter	65 655	17 009	2258	2,81	—	55 924*	4266	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	1 320 906	56 837	7546	7,51	3265	179 662	—	25 160	7,90*	1 038 775
70	a. Warschau-Wiener	1 112 247	23 971	3182	14,10	3398	341 051*	50 000*	—	8⅛*	500 000*
	b. Warschau Bromberger	171 099	9150	1215	2,97	—	—	—*	—	2,88*	169 484*
71	Niederländische Staats-E.	295 566	3698	491	—	—	—*	—	—	—	—

273	274	275				276	

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269.)

zur Einlage a. in den Reservefonds. Thlr.	zur Einlage b. in den Erneuerungsfonds. Thlr.	Zuschuß zum Pensionsfonds. Thlr.	a. zu sonstigen Zwecken:	Thlr.	b.	Thlr.	auf die nächste Rechnung übertragen. Thlr.	
—	—	10 000	Zur Tantième an den Betr.-Direktor	2726	Dem Baufonds überwiesen . . .	27 672	—	37
2271	—	571	Zu Erneuerungen der Bahn . .	9832	. . . . .	—	14 280	38
43 450	—	—	Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Trajekt-Anstalt bei Lauenburg .	4174	. . . . .	—	—	39
—	207 731	2000	Zur Kommunal-Einkommensteuer . .	7520	Zu verschiedenen baulichen Anlagen . . / „ extraordinairen Ausgaben . .	27 532 / 11 977	—	40
—	106 000	—	Zur Amort. d. Magdb.-Wittenb. Rentenpap. / Zuschuß z. Magdeb.-Wittenb. Rente pro 1867	22 736 / 25 111	D. Baufonds vergüteter Betr.-Ueberschuß.	33 091	2667	41a
3000	72 500	600	Zu Gratifikationen	1350	Zu Theuerungszulagen	1793	—	- b
10 875	50 125	800	Zur Absetz. geg. ein. bestrittenen Anspruch	24 866*	. . . . .	—	1318	42
3000	23 000	in Kol. 260	. . . . .	—	. . . . .	—	235	43
—	37 300	1000	. . . . .	—	. . . . .	—	418	44
2500	31 000	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2286	45
—	—	1780	. . . . .	—	. . . . .	—	—	46
—	69 737	7266	. . . . .	—	. . . . .	—	—	47a
—	—	2332	Zur Rückerstattung an den Staat .	37 143	. . . . .	—	292	- b
—	—	401	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- c
9475	692 715	in Kol. 260	Zur Tantième für die Direkt. u. Adm.-Rath / An fremde Eis.-Gesellschaften abgeliefert ꝛc.	96 565 / 66 343*	Theuerungszulage an Beamte . . / An die Nothleid. in Ostpr., zum Domban ꝛc.	8035 / 2990	—	48
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	49
3728	49 090	3143	Zur Dotation d. Amortisationsfonds, Verw. / für Neubauten u. Vermeh. d. Betriebsmittel	29 724	. . . . .	—	—	50
9000	L. A. 244 u. 245	in Kol. 260	Zu Ergänzungsbauten	107 023	Dem Baufonds d. Arnstädter Zwgb. überw.	1872	84 375*	51a
40 000	—	2400	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
2000	12 900	—	Zur Zahlung von 1 Proc. Zinsen für die / Prioritäts-Stamm-Actien . .	15 556	Zu allgemeinen Zwecken . . .	2693	—	52
26 666	60 000	3333	Zur Amortisation von Actien . .	3500	Zur Tantième des Verwaltungsraths	8062	2554	53
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	54
14 724	—	1312	Zu 6% Zinsen d. Prior.-Stamm-Actien	82 320	Zu Pensionen ꝛc. . . . . / Zur Abschreibung von Courseverlusten .	1774 / 10 724	—	55
33 034	—	2818	Zu Tantièmen	15 137	Zu Neubauten u. Vermehr. d. Betriebsmittel	53 339	—	56
89 264	—	6667	Zu Zinsen des Kaufschillingsrestes .	138 485	Zur Tantième des Verwaltungsraths	107 178	200 000	57
2625	18 909	in Kol. 260	Zur Tantième des Verwaltungsraths	4604	Zur Deckung von Verlusten u. Abschreibungen	3806	—	58
609 183	200 000	100 775	Zu Tantièmen	31 337	Zu Kosten für Verarb. u. div. Abschreibungen	129 206	1 000 000	59
—	—	9893	Zu Unterstützungen an Beamte ꝛc. .	37 315	Zu Auslagen für den Verwaltungsrath . / „ Rückzahl. an d. Staat auf gel. Vorschüsse	20 460 / 613 212	—	60
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	61
—	20 320	—	Dem Gen.-Gewinn- u. Verlust-Conto der / Donau-Dampfschifffahrts-Gesellsch. überw.	3609	. . . . .	—	—	62
235 436	—	26 497	Zuschuß zum Unterstützungsfonds . .	28 668	Theuerungszulage für Beamte u. Diener	166 666	3 585 819	63
89 172	400 000*	—	Zu Tantièmen	89 172	. . . . .	—	5098	64
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	65
—	—	—	Zur nachträglich. Verwendung reservirt	354 550	. . . . .	—	—	66
7978	14667	1511	. . . . .	—	. . . . .	—	915	67
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	5465	68
22 811	—	—	Statutarisch verwendet	57 863	. . . . .	—	—	69
18 969	135 000	3900	Zur Tantième für die Gründer . .	56 332	Zur Tantième für die Direktion .	5633	4760	70a
—	—	1614	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	71

(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**

I. Staatsbahnen.	277	278	279		280	281	282	283		284
	D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.
1 Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66. / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Braunschweigische	—	—	—	—	—	620 120	663 298	135 374	496 569	651 475
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	—	—	—	—	—	—*	27 752	10 658	17 094	—
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
11 Preuß. Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
12 Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
13 Westfälische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
14 Sächsische östliche	—	—	—	—	—	1 422 422	1 160 102	867 252	144 500	1 570 772
15 Sächsische westliche										
16 Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltg.										
17 Bergisch-Märkische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
18 Hessische Nordbahn	12 238	67 881	49 278	—	30 841	—	—	—	—	—
19 a. Oberschlesische	72 318	3145	3145	—	72 318	1 512 939	883 315	321 549	384 332	1 690 373
b. Breslau-Posen-Glogauer	—*	—	—	—	—	209 989	290 000	179 938	107 973	212 078
c. Stargard-Posener	20 000	—	—	—	20 000	471 921	251 000	133 555	137 330	452 036
20 Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
21 Wilhelms-Bahn	152 694	229 637	110 243	169 368	102 720	—*	—	—	—	—
22 a. Gößnitz-Geraer	19 500	—	—	—	19 500	9263	8423	—	—	17 686
b. Greiz-Brunner	5000	—	—	—	5000	4617	4617	—	—	9234
23 a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.										
24 Alberts-Bahn	4500	4500	3814*	—	5186	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	494 217	72 480	12 000* / 94 297		84 626	375 774	—	—	—	—
26 Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66. / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67)	639 876	457 143	—	—	1 079 019	11 219*	15 710*	—	—	26 929*
27 Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	548 046	473 386	185 557	371 975	463 900*
28 a. Berlin-Hamburger	506 019	457 654	360 633	—	603 040*	—*	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdebg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	94 804	62 832	84 011	—	73 625	1 047 321	457 371	109 712*	108 951*	1 286 029*
30 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	131 764	—	—	—	131 764	702 489	195 658	50 103*	48 540*	799 504*
30 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	519 919	261 330	26 234*	50 718*	704 297*
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	227 628	220 619	5271* / 135 746	120 537	186 693
32 Frankfurt-Hanauer	14 268	5	—	—	14 273	—	20 288*	13 734	—	6554
33 Glückstadt-Elmshorner	20 766	9564	344	7500	22 486	—	—	—	—	—
34 Hessische Ludwigs-E.	46 571	—	—	—	46 571	250 460	123 695	75 430	28 350	270 375
35 Homburger	14 117	3714	—	—	17 831	—	—	—	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	21 213	6842	14 371	100 000	1 651 578	1 094 683	802 816	409 863	1 533 582

(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**

	II. Privatbahnen. (Forts.)	277	278	279		280	281	282	283		284
		D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
		Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1866. Thlr.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1867. Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen rc.) Thlr.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1867 b. für Betriebsmittel. Thlr.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867. Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	7566	2635	4	—	10 197	—*	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	131 449	48 459	19 894	1545	158 469	—*	—	—	—	—
40	Magd.-Cothen-Halle-Leipzig	138 000	—	—	—	138 000	178 700	279 654	212 906	53 340	192 108
41	a. Magdeburg-Halberstädter	600 000	—	—	—	600 000	—	137 671	44 114	55 423	38 134
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	317 000	3000	—	—	320 000	95 433	83 571	88 660	26 886	63 458
42	Mecklenburgische	—	16 355*	39 070	—	—	140 479	51 016	—	22 201*	146 579
43	Neisse-Brieger	—*	13 772	30 350	—	—*	44 578	70 786	84 539	35 103	—*
44	Niederschlesische Zweigbahn	12 500	28 091	623	—	39 968	18 003*	56 085	19 622	5803	48 663, resp. 135 653*
45	Oppeln-Tarnowitzer	16 469	3190	—	—	19 659	113 789	44 716	10 386	4533	143 586
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	527 837	—	—	—	527 837	19 105	67 510	45 267	19 686	21 662
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	184 564	30 985	17 144*	13 070	185 335	2 208 983	880 008	215 748	166 428	2 706 815
49	Schleswigsche	250 000	—	—	—	250 000	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	115 138	3728	—	—	118 866*	145 653	53 313	27 306	23 633	148 027
51	a. Thüringische	14 201	9000	—	—	23 201	379 983	435 912	296 190	238 199	281 506
	b. Werra-E.	113 470	40 736	14 936	2385	136 885	—	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	2316	2069	—	—	4385	14 778	13 340	—	570	27 548
	Oesterreichische Bahnen.										
53	Aussig-Teplitzer	44 344	27 777	—	—	72 121	56 203	60 000	—	—	116 203
54	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	17 796	14 724	—	—	32 520	—	—	—	—	—
56	Buschtéhrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Bejhybka, c. Pferde-Bahn)	111 923	64 930	88 477	in Kol. 279a	88 376	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig B.	261 808	111 320	—	—	373 128	—	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	14 708	3348	—	—	18 056	37 485	20 467	15 258	—	42 694
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	2 619 589	723 445	—	494 774	2 848 260	621 213	216 120	277 903	—	559 430
60	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	315 480	20 320*	—	—	335 800
63	a. Oesterreichische nördliche, b. Oesterreichische südöstliche, c. Wien-Neu-Szönyer	751 592	235 436	—	—	987 028	—	—	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische, b. Tiroler	5 285 820	89 172	—	—	5 374 992	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	6763	7978	—	—	14 741	8667	14 667	—	—	23 334
	Fremdländische Bahnen.										
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	85 987	26 608	—	—	112 595	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	6624	18 969	25 593	in Kol. 279a	—	—	135 000	435 000	in Kol. 283a	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	56 482*	54 893	3362	—	108 013

V. Vergleichung des Verkehrs

	I. Staatsbahnen.	285 Betriebs-Bahnlänge a. 1867 (nach Kol. 11) Meilen.	285 Betriebs-Bahnlänge b. gegen das Vorjahr mehr Meilen.	286 Gegen das Vorjahr wurden befördert: Personen mehr.	286 Personen mehr. Proc.	287 Personen weniger.	287 Personen weniger. Proc.	288 Güter (Kol. 174) mehr. Z.-Ctr.	288 Güter mehr. Proc.	289 Güter weniger. Z.-Ctr.	289 Güter weniger. Proc.	290 Die Einnahme mehr. a. überhaupt. Thlr.	290 Einnahme mehr. Proc.	290 Einnahme mehr. b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.
1	Badische	96,32	16,02	573 269	9,01	—	—	5 342 255	21,86	—	—	1 257 060	27,99	3787
2	Bayerische {p. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67}	214,94*	4,71	153 316	2,72	—	—	7 880 117	20,89	—	—	2 047 566	20,36	8555
3	Braunschweigische	34,91	0,39	—	—	56 155	4,22	4 279 087	15,83	—	—	413 572	16,10	12 461
4	Friedrich-Franz-E.	15,44	3,76	46 086	35,82	—	—	142 276	15,76	—	—	75 480	46,90	1533
5	Main-Neckar	11,63	—	95 666	8,51	—	—	762 322	18,03	—	—	147 982	15,61	12 724
6	Bebra-Hanauer	10,4*	7,28	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	121,05	1,11	125 636	4,65	—	—	4 686 082	9,68	—	—	594 734*	8,68	4388
8	Main-Weser	26,43	—	62 334	6,63	—	—	2 562 736	28,98	—	—	313 047	15,78	11 845
9	Nassauische	25,08	—	238 729	21,16	—	—	1 338 775	13,39	—	—	96 494	11,64	3848
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	67,43*	3,54*	—	—	88 858	3,34	3 996 601	12,16	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	114,33*	4,36	—	—	66 389	2,88	2 004 560	14,71	—	—	140 953	2,24	—
12	Saarbrücker	19,55	0,11	88 758	6,85	—	—	5 915 839	10,98	—	—	144 045	8,64	6885
13	Westfälische	33,30	—	—	—	52 520	5,06	5 185 086	30,10	—	—	199 106	11,68	5979
14	Sächsische östliche	25,72	—	456 045	45,40	—	—	8 238 929	44,85	—	—	905 942	50,80	35 223
15	Sächsische westliche	70,30*	1,47	899 458	40,10	—	—	6 822 335	17,18	—	—	977 472	22,35	12 575
16	Württembergische	79,21*	4,35	191 218	3,51	—	—	2 660 673	11,25	—	—	295 357	6,52	410
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.													
17	Bergisch-Märkische	74,45*	4,70	616 323	10,06	—	—	17 495 911*	16,40	—	—	661 555	9,78	2765
18	Hessische Nordbahn	19,82	—	—	—	46 713	10,51	3 191 071	45,71	—	—	63 689	5,55	3213
19	a. Oberschlesische	34,06	—	—	—	133 435	9,74	12 287 745	28,77	—	—	991 368	20,83	29 107
	b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	—	—	194 709	26,44	2 654 406	30,08	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	22,63	—	—	—	139 846	30,04	2 265 521	41,28	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	16,0	—	63 322	8,29	—	—	912 380	10,40	—	—	41 172	4,97	2573
21	Wilhelms-Bahn	24,74	—	—	—	64 091	13,55	3 164 865	39,49	—	—	100 909	14,12	4079
22	a. Gößnitz-Geraer	4,62	—	15 181	8,52	—	—	652 058	45,67	—	—	13 038	10,95	2822
	b. Greiz-Brunner	1,36	—	—	—	4873	7,36	—	—	22 009	4,35	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	4,51	—	86 799	62,75	—	—	1 112 040	40,08	—	—	76 369	59,31	16 933
	b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	65 290	69,03	—	—	1 031 871	48,46	—	—	64 155	69,32	18 072
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	5,11	—	94 325	18,15	—	—	326 019	4,32	—	—	7868	2,82	1540
25	Altona-Kieler	32,30	6,76	548 481	45,79	—	—	956 741	19,16	—	—	197 164	19,17	—
26	Bayerische Ostbahnen {p. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / p. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67}	81,4*	0,1*	—	—	111 187	5,02	3 004 408	18,94	—	—	972 680	25,43	11 891
27	Berlin-Anhaltische	49,143	—	—	—	161 546	12,84	3 789 670	27,06	—	—	218 038	6,62	4436
28	a. Berlin-Hamburger	39,72	—	—	—	41 455	3,04	1 615 614	16,34	—	—	139 562	4,21	3514
	b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	—	29 903	7,01	—	—	1 160 412	18,16	—	—	11 607	3,93	5553
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	19,54	—	71 374	4,76	—	—	1 535 808	18,63	—	—	166 494	6,61	8521
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	29,69	7,20	217 586	21,38	—	—	2 802 830	36,75	—	—	121 651	6,76	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	22,80	—	—	—	49 122	12,99	453 631	28,16	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,47	—	21 776	3,55	—	—	538 411	26,62	—	—	33 596	5,97	1102
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,895	—	—	—	40 109	3,71	569 995	2,97	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	5,46	—	—	—	20 389*	3,65	399 190	12,72	—	—	10 528	3,26	1928
33	Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	16 141	10,18	—	—	149 964	18,62	—	—	14 503	19,38	3223
34	Hessische Ludwigs-E.	24,39	—	96 743	5,02	—	—	1 171 588	7,67	—	—	157 768	9,45	6468
35	Homburger	2,41	—	71 178	14,06	—	—	1794	0,55	—	—	21 353	17,18	8860
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	70,217	—	81 725	1,22	—	—	10 511 431	8,79	—	—	211 117	2,19	3006

291			292			293			294			295			296		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1867 (nach Kol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	—	715 837	35,0	3206	—	—	—	541 223	22,12	581	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	569 257*	8,98	2030	—	—	—	1478309	40,87	6525	—	—	—	—	—	
—	—	—	141 164	10,50	4253	—	—	—	272 408	22,27	8208	—	—	—	—	—	3
—	—	—	59 020	50,45	1383	—	—	—	16 460	37,47	150	—	—	—	—	—	4
—	—	—	36 154	6,51	3109	—	—	—	111 828	28,30	9615	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	696 835	21,48	5508	—	—	—	—	—	—	258 679	6,87	2425	—	—	7
—	—	—	119 610	12,18	4526	—	—	—	193 437	19,29	7319	—	—	—	—	—	8
—	—	—	3404	0,92	136	—	—	—	93 090	20,29	3712	—	—	—	—	—	9
82 232	1,07	7565	544 032	13,33	4714	—	—	—	—	—	—	626 264	17,20	12 279	—	—	10
—	—	952	321 466	9,82	1677	—	—	—	—	—	—	180 513	5,26	2629	—	—	11
—	—	—	51 999	5,49	2384	—	—	—	92 045	12,78	4499	—	—	—	—	—	12
—	—	—	430 932	42,87	12 941	—	—	—	—	—	—	231 826	33,14	6962	—	—	13
—	—	—	529 233	59,12	20 576	—	—	—	376 709	42,12	14 647	—	—	—	—	—	14
—	—	—	358 360	16,49	4436	—	—	—	619 112	28,15	8139	—	—	—	—	—	15
—	—	—	281 819	12,68	1928	—	—	—	13 538	0,59	—	—	—	1518	—	—	16
—	—	—	482 554	16,79	3881	—	—	—	179 001	4,80	—	—	—	1116	7½	8	17
—	—	—	55 605	8,93	2805	—	—	—	8084	1,54	408	—	—	—	4½	4⅜	18
—	—	—	384 418	24,78	11 287	—	—	—	606 950	18,92	17 820	—	—	—	13⅓	12	19a
19 997	1,27	716	100 718	16,0	3617	—	—	—	—	—	—	120 735	13,20	4336	—	—	- b
108 133	10,94	4779	82 439	19,43	3643	—	—	—	25 694	4,55	1136	—	—	—	4¼	4½	- c
—	—	—	35 136	6,48	2196	—	—	—	6036	2,12	377	—	—	—	—	—	20
—	—	—	33 204	12,21	1342	—	—	—	67 705	15,30	2737	—	—	—	4	2⅛	21
—	—	—	3024	3,90	655	—	—	—	10 014	24,16	2167	—	—	—	3,5	3,0	22a
588	2,27	432	—	—	—	3091	13,05	2273	2503	112,01	1841	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	11 048	8,38	2450	84 409*	100,0	18 716	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	2052	1,89	550	—	—	—	46 303*	100,0	13 043	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	6400	4,26	1253	—	—	—	1468	0,98	287	—	—	—	7	7	24
—	—	1551	174 234	31,88	1326	—	—	—	22 930	4,76	—	—	—	2877	5	9	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	6	26
—	—	—	376 520	27,57	4605	—	—	—	596 160	24,24	7286	—	—	—			
—	—	—	59 910	4,71	1219	—	—	—	158 128	7,84	3217	—	—	—	13⅞	13⅛	27
—	—	—	92 685	4,79	2333	—	—	—	46 877	3,39	1180	—	—	—	9,125	8,625	28a
—	—	—	7272	6,20	3479	—	—	—	4335	2,44	2074	—	—	—	9⅛	8⅝	- b
—	—	—	104 955	10,16	5371	—	—	—	61 539	4,14	3149	—	—	—	16	16	29
—	—	15 296	97 282	12,72	—	—	—	4971	24 369	2,36	—	—	—	10 325	8	8⅛	30a
55 440	11,40	2432	33 994	11,13	1491	—	—	—	—	—	—	89 434	49,35	3923	—	—	- b
—	—	—	18 971	4,89	622	—	—	—	14 625	8,34	480	—	—	—	—	—	- c
26 080	1,70	1139	13 307	2,13	581	—	—	—	—	—	—	39 386	4,35	1720	8	9⅛	31
—	—	—	2842	1,61	520	—	—	—	7686	5,25	1408	—	—	—	6,1	5,8	32
—	—	—	8335	18,27	1852	—	—	—	6168	21,10	1371	—	—	—	—	—	33
—	—	—	26 130	4,02	1071	—	—	—	131 639	12,92	5397	—	—	—	8½	7¾	34
—	—	—	2747	4,78	1140	—	—	—	18 606	27,84	7720	—	—	—	8	5½	35
—	—	—	364 398*	8,06	5189	—	—	—	—	—	—	124 777	2,16	1777	8 11/20	9 1/12	36

	285	286	287	288	289	290

V. Vergleichung des Verkehrs

II. Privatbahnen. (Forts.)	Betriebs-Bahnlänge a. 1867 (nach Kol. 11) Meilen.	b. gegen das Vorjahr mehr	Gegen das Vorjahr wurden befördert: Personen: mehr.	Proc.	weniger.	Proc.	Güter (Kol. 174) mehr. Z.-Ctr.	Proc.	weniger. Z.-Ctr.	Proc.	Die Einnahmen mehr a. überhaupt. Thlr.	Proc.	b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.
37 Leipzig-Dresdener	19,62*	1,48	349 993	29,30	—	—	6 745 065	44,87	—	—	568 833	24,22	19 233
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	—	—	1527	0,17	—	—	12 350	10,44	—	—	—
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	14,6	—	—	—	28 902	6,29	797 939	24,27	—	—	36 807	7,39	2521
40 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	—	—	18 098	1,51	2 736 360	11,73	—	—	—	—	—
41 a. Magdeburg-Halberstädter	22,82	—	48 673*	3,51	—	—	3 909 868*	19,21	—	—	147 774	9,79	6425
b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,3	—	—	—	26 502	7,65	—	—	44 516	1,21	—	—	—
42 Mecklenburgische	19,27	—	5445	1,49	—	—	218 332	8,07	—	—	8672	1,54	450
43 Neisse-Brieger	6,18	—	—	—	57 125	24,34	200 750	10,62	—	—	—	—	—
44 Niederschlesische Zweigbahn	9,5	—	—	—	49 018	21,17	—	—	98 920	3,42	—	—	—
45 Oppeln-Tarnowitzer	10,12	—	8856	10,64	—	—	324 228	9,77	—	—	10 477	5,0	1036
46 Ostpreußische Südbahn	14,84*	6,72	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	23,59*	2,36	192 558	13,03	—	—	3 551 917	14,16	—	—	141 735	9,43	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	—	—	—	9267	1,86	2 457 111	24,74	—	—	53 620	13,51	6114
c. Neustadt-Dürkheimer	2,065	—	—	—	4929	2,76	—	—	51 798	5,36	1371	3,41	664
48 Rheinische	66,82*	3,80*	232 186	5,44	—	—	10 567 514	31,71	—	—	1 138 224	24,08	12 769
49 Schleswigsche	28,14*	4,09	88 652	29,53	—	—	222 020	13,42	—	—	77 747	16,74	—
50 Taunus-E.	6,71	—	212 721	21,05	—	—	605 201	27,19	—	—	98 124	25,42	14 623
51 a. Thüringische	38,104	0,848	68 842	4,45	—	—	3 400 715	25,03	—	—	328 277	11,37	6898
b. Werra-E.	22,71*	0,07*	40 715	9,47	—	—	660 539	18,73	—	—	76 155	11,66	3354
52 Tilsit-Insterburger	7,16	—	—	—	6756	6,94	14 807	4,03	—	—	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.													
53 Aussig-Teplitzer	4,42	0,90	56 863	65,23	—	—	4 571 947	44,73	—	—	145 890	46,44	14 837
54 Böhmische Westbahn	26,66	—	—	—	48 535	19,19	2 628 607	38,25	—	—	340 659	31,45	12 778
55 Brünn-Rossitzer	3,75	—	4974	10,09	—	—	645 934	26,57	—	—	54 111	30,09	14 429
56 Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	4,14	—	11 951	34,48	—	—	2 622 117	32,67	—	—	75 599	20,83	18 260
b. Prag-Wejhybka	7,46	—	19 799	28,28	—	—	643 694	33,32	—	—	31 275	20,66	4192
c. Pferde-Bahn													
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	—	—*	—	139 714	33,15	2 558 394	49,27	—	—	1 344 801	45,47	28 729
58 Graz-Köflacher	5,31	—	7791	8,01	—	—	589 682	23,10	—	—	39 029	17,49	7350
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	80,34	—	—	—	610 018	24,86	16 429 371	42,74	—	—	2 781 001	25,24	34 615
60 Kaiserin a. Lokom.-Bahn	56,93	—	—	—	188 838	12,42	5 090 391	37,63	—	—	1 788 235	38,36	31 411
Elisabeth b. Pferde-Bahn	17,37	—	—	—	2731	9,29	13 451	1,85	—	—	21 388	8,73	1231
61 Lemberg-Czernowitzer	35,11*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Mohacs-Fünfkirchener	8,08	—	—	—	2432	5,30	—	—	203 692	4,73	—	—	—
63 a. Oesterreichische nördliche	62,31	—	—	—	130 423	8,13	10 376 149	45,88	—	—	2 245 859	10,27	36 043
b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	—	—	504 133	35,53	5 998 732	25,25	—	—	1 221 862	15,74	13 260
c. Wien-Neu-Szönyer	20,93	—	—	—	184 369	46,48	878 880	15,06	—	—	—	—	—
64 a. Südbahn, Oesterreichische	210,01	6,54	—	—	960 263	20,17	6 067 894	18,81	—	—	—	—	—
b. Tiroler	29,01*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65 Süd-Norddeutsche	26,18	—	10 460	2,60	—	—	2 446 362	54,15	—	—	468 529	64,47	17 896
66 Theiß-Bahn	77,21	—	—	—	159 663	26,71	1 577 344	16,71	—	—	148 519*	5,17	1921
67 Turnau-Kralup-Prager	11,52	—	—	—	1059	0,61	819 782	27,39	—	—	70 664	17,46	6133
Fremdländische Bahnen.													
68 Lüttich-Maastrichter	3,96	—	46 661	10,43	—	—	679 582	21,04	—	—	22 316	15,48	5781
69 Niederländische Rhein-E.	23,24	—	230 052	20,28	—	—	—	—	4369	0,05	194 651	9,60	8375
70 a. Warschau-Wiener	46,4	—	66 932	9,52	—	—	—	—	332 653	2,67	210 895	9,59	4545
b. Warschau-Bromberger	18,7	—	21 936	8,86	—	—	157 835	5,35	—	—	54 024	10,19	2889
71 Niederländische Staats-E.	79,21*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

291			292			293			294			295			296		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen						Der **Ueberschuß** betrug						Die Dividende betrug		
weniger			mehr			weniger			mehr			weniger					
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1867 (nach Kol. 272a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	—	302 685	26,34	10642	—	—	—	266 148	22,28	8591	—	—	—	25	20	37
273	0,44	341	—	—	—	1815	5,66	2269	1542	5,04	1927	—	—	—	18	17	38
—	—	—	—	—	—	10 850	3,40	743	47 657	26,68	3264	—	—	—	2⅜	2⅛	39
142 444	6,0	7358	—	—	—	30 471	3,04	1574	—	—	—	111 973	8,17	5784	18	20	40
—	—	—	—	—	—	52 611	6,63	2287	200 385	27,90	8712	—	—	—	13	14	41a
25 049	4,20	1751	285	0,03	20	—	—	—	—	—	—	25 334	8,55	1771	3	3	- b
—	—	—	21 995	8,16	1141	—	—	—	—	—	—	13 323	4,46	691	2,5	3,0	42
18 003	9,75	2913	3508	4,69	568	—	—	—	—	—	—	21 511	19,56	3481	5 1/12	5 1/2	43
44 296	13,49	4663	—	—	—	8494	6,05	894	—	—	—	35 802	19,02	3768	3¼	5	44
—	—	—	12 882	14,12	1273	—	—	—	—	—	—	2405	2,03	237	3⅛	3⅛	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	1071	60 865	9,24	—	—	—	523	80 870	9,58	—	—	—	548	9,4	10,4*	47a
—	—	—	8977	4,0	1074	—	—	—	44 643	25,34	5340	—	—	—	5,0	5,10*	- b
—	—	—	—	—	—	1091	0,50	528	2462	—	1192	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	486 143	29,37	5782	—	—	—	652 081	21,23	6987	—	—	—	7½	6¼	48
—	—	44	30 023	13,09	—	—	—	319	47 724	20,30	—	—	—	275	—	—	49
—	—	—	4107	2,17	612	—	—	—	94 017	59,69	14 011	—	—	—	7	3⅛	50
—	—	—	190 600	13,60	4169	—	—	—	137 677	9,26	2729	—	—	—	8½	7⅛	51a
—	—	—	79 142	17,51	3485	—	—	—	—	—	—	2987	1,18	131	2,6	2,6	- b
2553	3,0	357	—	—	—	1867	3,54	261	—	—	—	686	2,03	96	—	—	52
—	—	—	28 030	23,19	—	—	—	652	117 860	61,01	15 489	—	—	—	10	8	53
—	—	—	78 253	14,76	2935	—	—	—	262 406	47,55	9843	—	—	—	—	—	54
—	—	—	8824	10,30	2352	—	—	—	45 288	46,31	12 077	—	—	—	—*	—	55
—	—	—	44 236	31,19	10685	—	—	—	31 363	11,19	7575	—	—	—	10,12	9,93	56
—	—	—	22 517	26,46	3018	—	—	—	8758	13,21	1174	—	—	—			
—	—	—	435 566	40,43	9305	—	—	—	909 235	48,30	19 424	—	—	—	9⅛	6	57
—	—	—	3375	3,65	636	—	—	—	34 989	25,64	6589	—	—	—	4¼	2 1/12	58
—	—	—	755 200	22,43	9400	—	—	—	2025 801	25,47	25 215	—	—	—	15,50	12,89	59
—	—	—	715 176	34,92	12 562	—	—	—	1 073 059	41,05	18 849	—	—	—	5,0	2,68*	60a
—	—	—	40 899	21,0	2355	—	—	—	—	—	—	19 511	39,27	1123	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
12 133	2,95	1502	94	0,07	12	—	—	—	—	—	—	12 227	4,60	1513	—	—	62
—	—	—	520 466	26,27	8353	—	—	—	1 725 393	47,09	27 690	—	—	—			
—	—	—	529 356	22,79	5744	—	—	—	692 506	12,72	7516	—	—	—	8,5	7,0	63
50 724	3,95	2424	52 149	10,34	2491	—	—	—	—	—	—	102 873	13,16	4915			
1 480 585	9,12	9550	316 703	6,62	771	—	—	—	—	—	—	1 797 288	15,70	10 321			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,6	7,5	64
—	—	—	74 940	17,59	2862	—	—	—	393 589	130,81	15 034	—	—	—	4,75	—*	65
—	—	—	21 947	2,0	283	—	—	—	163 352	9,18	2113	—	—	—	5	5	66
—	—	—	28 341	24,76	2459	—	—	—	42 323	14,58	3674	—	—	—	6	5	67
—	—	—	10 796	11,99	2797	—	—	—	11 520	21,28	2984	—	—	—	—	—	68
—	—	—	69 816	8,40	3004	—	—	—	124 836	10,44	5371	—	—	—	7,20	7,30	69
—	—	—	160 293	14,09	3455	—	—	—	50 602	4,77	1091	—	—	—	8⅛	8⅛	70a
—	—	—	66 875	19,33	3576	—	—	—	—	—	—	12 851	6,98	687	2,88*	3,12	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

Abſchnitt E.

Außergewöhnliche Ereigniſſe beim Eiſenbahn-Betriebe.

	I. Staatsbahnen.	297 a. Zusammenstoß zweier Züge.	297 b. Entgleisung.	297 c. unrichtiges Stellen der Weichen.	297 d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	297 e. Achsenbrüche.	297 f. sonstige Ursachen.	298 Zusammen.	299 Reisende beschädigt	299 Reisende getödtet.	300 Bahn-Beamte und Arbeiter beschäd.	300 Bahn-Beamte und Arbeiter getöd.	301 Dritte Personen beschäd.	301 Dritte Personen getöd.	302 Zusammen Personen beschäd.	302 Zusammen Personen getödtet.	303 a. durch Unvorsichtigkeit beim Gehen auf der Bahn beschäd.	303 a. getödtet.
		Anzahl der Unfälle.						Anzahl der Unfälle.										
								I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen. Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet										
1	Badische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bayerische (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	—	—	1	—	—	b. Explosion ein. Kessels	1	2	—	—	—	4	—	—	—	4	—	—
3	Braunschweigische	1	—	1	—	—		—	2	—	—	4	—	—	—	4	—	1	1
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—		1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hannoversche	2	—	—	—	—		18	20	2	—	—	4	3	2	5	6	—	—
8	Main-Weser	1	—	—	—	—		—	1	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
9	Nassauische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Westfälische	1	—	—	—	—		—	1	—	—	—	2	—	—	—	2	1	—
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	c. Zusammenstoß zweier leer gehenden Maschinen	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Württembergische	—	—	—	—	—		7	7	—	—	3	4	—	—	3	4	—	1
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltg.																		
17	Bergisch-Märkische	3	2	—	—	—		—	5	3	—	21	4	1	—	25	4	—	—
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	d. Ueberfahren des unrichtig d. Geleise passirenden Pferdes durch d. Bahnzug	1	1	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	1	—	—	—	—		—	1	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	1	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																		
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66)	1	—	—	—	—		—	1	1	—	—	1	—	—	1	1	—	—
	Bayerische Ostbahnen (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	—	—	—	—	—	In Folge unterlass. Absper. der Barrière	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																		
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	—	—	2	—	—		—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—		3	3	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Homburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende						Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen						Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen				a. durch Unvorsichtigkeit bei Ausübung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in feindseliger Absicht		c. durch sonstige Ursachen				
verletzt	get.		beschä.	get.		beschä.	get.	beschä.	get.		beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.		verl.	get.	verletzt	getödtet	
—	—	. . . .	—	—		1	4	—	1	. . . .	—	—	3	11	1	4	. . . .	—	—	5	20	1
—	—	. . . .	—	—		2	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	2	. . . .	—	—	2	2	2
—	—	. . . .	—	—		11	—	—	—	. . . .	—	—	—	12	—	5	. . . .	—	—	11	17	
—	—	. . . .	—	—		1	1	2	4	. . . .	—	—	2	—	—	—	. . . .	—	—	6	6	3
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	4
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	d. Herabspringen vom Zuge	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	5
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	6
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	8	. . . .	1	—	1	8	7
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	3	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	3	8
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	Bei dem Versuch, einen Wagen zu verlassen / durch Trunkenheit	— / —	1 / 1	—	2	—	—	. . . .	—	—	—	4	9
—	—	. . . .	—	—		2	1	—	—	. . . .	—	—	—	4	—	1	. . . .	—	—	2	6	10
1	—	d. Hinausspringen aus dem Zuge	1	—		8	4	2	2	. . . .	—	—	2	3	—	1	durch Mitfahren auf dem Trittbrett in betrügerisch. Absicht	1	1	15	11	11
—	—	. . . .	—	—		7	1	1	1	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	8	3	12
—	—	. . . .	—	—		1	2	—	2	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	3	5	13
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	2	. . . .	—	—	—	—	—	2	. . . .	—	—	—	4	14
—	—	. . . .	—	—		1	2	—	—	d. Aufstehen v. Schaffnersitz	—	1	—	3	—	1	. . . .	—	—	1	7	15
—	—	. . . .	—	—		1	4	—	1	d. Herabspr. vom Zuge nach heimlicher Benutzung desselb.	—	1	2	2	1	2	. . . .	—	—	4	11	16
—	—	. . . .	—	—		6	10	1	—	. . . .	—	—	1	6	1	2	. . . .	—	—	9	18	17
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	. . . .	—	—	1	1	18
—	—	. . . .	—	—		—	7	—	3	. . . .	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	—	1	10	19a
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- c
—	1	. . . .	—	—		2	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	. . . .	—	—	2	2	20
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	21
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	22a
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	23a
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—		1	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	—	1	1	24
—	—	. . . .	—	—		2	—	—	1	. . . .	—	—	1	2	1	—	d. Anspringen an einen in der Fahrt befindl. Zug	1	—	5	3	25
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	26
—	—	. . . .	—	—		1	—	—	—	. . . .	—	—	1	2	1	—	. . . .	—	—	3	2	
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	2	. . . .	—	—	1	2	27
—	—	. . . .	—	—		2	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	1	—	. . . .	—	—	3	1	28
—	—	. . . .	—	—		1	1	—	1	d. Herunterfallend. eines Stückes Klobenholz von einer Maschine	1	—	1	1	—	2	. . . .	—	—	3	5	29
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	durch eine einen Gegenstand Werfenden a. d. Strecke	2	—	1	—	1	—	. . . .	—	—	4	—	30a
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	- c
1	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	31
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	32
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	33
—	—	. . . .	—	—		1	5	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	5	34
—	—	. . . .	—	—		—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	35
—	—	. . . .	—	—		8	5	2	2	. . . .	—	—	4	6	—	1	. . . .	—	—	14	14	36

Digitized by Google

	II. Privatbahnen. (Forts.)	297						298	299		300		301		302		303
		I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen															
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet								
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Umfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit beim Verlassen der Züge
		Anzahl der Unfälle.						unfälle.	beschädigt	getödtet	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödt.	beschäd.	getödtet	beschäd. / get.
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	b. Platzen eines Siederohrs an der Maschine	1	1	—	—	1	—	—	1	—	— / —
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—		5	5	—	—	1	—	—	—	1	— / —
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	1	—	—	—	1	— / —
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
48	Rheinische	1	1	1	—	—		—	3	—	—	6	3	1	—	7	3 — / —
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
50	Taunus-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
51	a. Thüringische	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
	b. Werra-E.	—	1	—	—	—		—	1	—	—	2	—	—	—	2	— — / —
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
	Oesterreichische Bahnen.																
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
54	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
56	Buschtêhrader: a. Kralup-Kladno	—	1	1	—	—		—	2	—	—	2	1	—	—	2	1 — / —
	Buschtêhrader: b. Prag-Weßyßka	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
	Buschtêhrader: c. Pferde-Bahn																
57	Galizische Carl Ludwig-B.	—	—	—	—	—	c. Anfahren an einen vorausgehenden Zug	1	1	—	—	1	1	—	—	1	1 — / —
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	—	1 — / 1
60	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn	1	—	—	—	—		—	1	—	—	2	—	—	—	2	— — / —
	Kaiserin Elisabeth: b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
63	a. Oesterreichische nördliche	—	1	—	—	—		—	1	—	—	—	1	—	—	1	1 — / —
	b. Oesterreichische südöstliche	3	1	—	—	—		—	4	—	—	—	4	—	—	4	— — / —
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
64	a. Südbahn, Oesterreichische	1	—	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	—	1	— 3 / —
	b. Tiroler	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
66	Theiß-Bahn	—	1	—	—	—	d. Zusammenstoß ein. Zuges mit einer leeren Maschine	1	2	—	—	4	—	—	—	4	— 1 / —
67	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
	Fremdländische Bahnen.																
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	— / —
71	Niederländische Staats-E.	1	—	—	—	—		—	1	—	—	1	—	—	1	—	— / —

Digitized by Google

303				304						305								306		

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden unabhängig von den Unfällen auf Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter						Dritte Personen						Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen				
beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	beschäd.	get.	
—	—	. . . . .	—	—	2	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	2	2	37
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	38
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	39
—	—	. . . . .	—	—	2	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	2	. . . . .	—	—	2	3	40
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	—	. . . . .	—	—	—	3	41a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	42
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	43
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	44
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	45
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	3	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	4	46
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	1	—	47a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . . . .	—	—	4	5	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	3	d. Ueberfahren eines Wagens bei einem Bahn-Uebergange	2	—	6	9	48
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	49
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	1	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	2	1	50
—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	3	. . . . .	—	—	1	—	—	2	. . . . .	—	—	2	6	51a
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	—	—	2	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	52
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	53
—	—	. . . . .	—	—	1	—	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	1	. . . . .	—	—	1	2	54
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	55
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	56a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b c
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	2	—	2	. . . . .	—	—	—	4	57
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	durch Trunkenheit .	—	1	—	1	58
—	—	. . . . .	—	—	—	—	1	3	d. Sturz vom Wagen	—	2	3	6	—	—	. . . . .	—	—	4	12	59
—	—	. . . . .	—	—	3	3	—	—	. . . . .	—	—	1	5	—	2	. . . . .	—	—	4	10	60a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—	1	2	1	—	. . . . .	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	1	2	4	61
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	62
1	—	. . . . .	—	—	3	2	1	—	. . . . .	—	—	1	4	—	—	. . . . .	—	—	7	6	63a
—	—	In Folge Schlagflusses	—	1	—	4	—	—	. . . . .	—	—	4	7	—	1	. . . . .	—	—	4	13	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	- c
—	—	. . . . .	—	—	9	2	6	3	durch Abspringen .	—	1	6	5	—	2	. . . . .	—	—	24	13	64a
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	3	—	—	. . . . .	—	—	—	3	- b
—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	d. Hinabspringen vom Zug	—	1	1	2	—	—	. . . . .	—	—	1	4	65
—	—	d. Anlehn. an die Wagenthür	1	—	2	—	—	2	d. Heraushängenlassen u. Vorstrecken der Füße aus einem Wagen beim Passiren einer Brücke	—	1	1	3	—	—	. . . . .	—	—	5	6	66
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	67
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	68
—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	69
—	—	. . . . .	—	—	4	5	—	—	. . . . .	—	—	3	4	—	—	. . . . .	—	—	7	9	70a
—	—	. . . . .	—	—	1	1	—	—	. . . . .	—	—	—	1	—	—	. . . . .	—	—	1	2	- b
—	—	. . . . .	—	—	3	1	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	3	1	71

Digitized by Google

		307								308	309				
		(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).													
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:				
	I. Staatsbahnen.	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unmittelbares Einwirken der Witterung.	d. in Schienen Gegenstände und in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Überfahren v. Thieren an Bahnübergängen.	g. sonstige Ursachen.		zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) Wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.
		Anzahl der Unfälle.							incl.	Unfälle.	Anzahl.				Anz.
1	Badische	1	—	—	—	—	3	. . . .	—	4	—	—	—	17	. . . . —
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66	—	—	—	—	—	—	durch Brand .	1	1	—	—	—	—	. . . . —
	Bayerische { v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	—	2	—	1	—	durch Brand .	3	6		—	—	6	. . . . —
3	Braunschweigische	—	—	1	—	3	2	. . . .	—	6	3	1	4	22	. . . . —
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
6	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
7	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	4	1	2	25	. . . . —
8	Main-Weser	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
9	Nassauische	—	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	3	. . . . —
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	1	—	—	—	2	. . . .	—	3	2	—	—	19	. . . . —
11	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
12	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
13	Westfälische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
14	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
15	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	1	—	—	—	—	kleine Transportwagen 1
16	Württembergische	3	1	1	1	—	1	. . . .	—	7	4	1	3	17	. . . . —
	II. Privatbahnen														
	a) unter Staatsverwaltg.														
17	Bergisch-Märkische	3	2	1	—	1	—	durch Ablaufen .	2	9	7	—	2	27	. . . . —
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	1	—	. . . .	—	1	—	—	—	1	. . . . —
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	durch Zusammenstoß eines Wagens mit einer entgegenkommt. Lokomotive	1	1	—	—	—	1	. . . . —
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	b) in Privatverwaltung.														
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
25	Altona-Kieler	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	1	1	. . . . —
26	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	Ostbahnen { v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
28	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	b. Hamburg-Bergedorfer														
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn etc.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	2	—	. . . .	1	3	—	—	—	—	. . . . —
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	2	—	—	—	—	. . . .	—	3	1	—	8	20	. . . . —

II. Privatbahnen. (Forts.)	307								308	309				
	(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).													
	Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:				
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Nichtbeachtung.	f. Auffahren d. Züge auf vorstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zusammen.		a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.
	Anzahl der Unfälle.									Anzahl.				
								Anz.	Unfälle.					Anz.
37 Leipzig-Dresdener	1	1	1	—	—	—	. . . . .	—	3	2	—	—	2	. . . .
38 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
39 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
40 Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
41 a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
42 Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
43 Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
44 Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
45 Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
46 Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
47 a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
48 Rheinische	—	—	—	—	—	1	. . . . .	—	1	—	—	—	1	. . . .
49 Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
50 Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
51 a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
52 Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
Oesterreichische Bahnen.														
53 Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
54 Böhmische Westbahn	—	1	—	—	—	2	. . . . .	1	4	1	—	1	2	. . . .
55 Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
56 Buschtiehrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka. c. Pferde-Bahn. }	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
57 Galizische Carl-Ludwig-B.	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	13	. . . .
58 Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
59 Kaiser Ferdinands Nordb.	2	2	—	—	2	—	. . . . .	—	6	4	1	—	47	. . . .
60 Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn.	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
61 Lemberg-Czernowitzer	2	1	5	—	1	—	d. Ueberfahren von Pferden	1	10	2	2	—	28	. . . .
62 Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
63 a. Oesterreichische nördliche	4	5	—	1	5	3	durch Radbruch	1	19	—	—	—	—	. . . .
b. Oesterreichische südöstliche	10	8	1	—	3	1	. . . . .	—	23	—	—	—	—	. . . .
c. Wien-Neu-Szönyer	1	2	—	—	1	—	. . . . .	—	4	—	—	—	—	. . . .
64 a. Südbahn, Oesterreichische	3	—	—	—	—	8	. . . . .	—	11	4	—	—	40	. . . .
b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	durch d. Bruch eines Schalengußrades	1	1	—	—	—	—	. . . .
65 Süd-Norddeutsche	—	—	1	—	—	—	d. Selbstbeweg. von Wagen	1	2	—	—	—	—	. . . .
66 Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
67 Turnau-Kralup-Prager	—	1	—	—	—	—	. . . . .	—	1	—	—	—	2	. . . .
Fremdländische Bahnen.														
68 Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
69 Niederländische Rhein-E.	—	1	1	—	—	4	d. Entzündung von Feuerwerkskörp. im Reisegepäck 1 / d. Weichenverstellung Seitens eines Dritten 1	1	8	1	1	1	4	Draisine . . 1
70 a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .
71 Niederländische Staats-E.	1	—	—	—	—	—	. . . . .	—	1	2	—	—	—	. . . .

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

	I. Staatsbahnen.	310			311	312	313	314	315	316	317										
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:				Bei diesen Unfällen (S. 310) wurden unverschuldet:					Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und										
		a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.		Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen	Reisende durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Fahrzeuge u. sonstige Ursachen	a. durch unzeitiges oder unvorsichtiges Betreten der Fahrzeuge		b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge		c. durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit bei Bauwerksarb. u. Arbeiten	
		Anz.		Anz.	Unfälle.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.
1	Badische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	1	—	—	—	—
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1	. . . . .	—	1	—	1	—	1	—	—	—	3	—	2	3	1	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar	1	. . . . .	—	1	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
6	Bebra-Hanauer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
7	Hannoversche	9	. . . . .	—	9	—	—	3	6	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Main-Weser	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—
9	Nassauische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	durch Blitzschlag .	2	2	—	—	2	—	—	2	—	—	—	7	5	—	5	2	—	1
11	Preuß. Ostbahn	—	beim Aufwind. e. Kabumachs	1	1	—	—	—	1	—	1	—	1	—	8	3	1	3	—	1	16
12	Saarbrücker	—	d. Zertrümmerung eines zu hoh. Bremshauschens	1	1	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
13	Westfälische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—
14	Sächsische östliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische westliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—
16	Württembergische	2	. . . . .	4	6	—	4	2	—	4	2	1	1	—	1	—	—	1	3	2	—
	II. Privatbahnen																				
	a) unter Staatsverwaltg.																				
17	Bergisch-Märkische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	7	1	2	1	—	3
18	Hessische Nordbahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	1
19	a. Oberschlesische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	10	—	—	—	2	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2	—
	c. Stargard-Posener	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
21	Wilhelms-Bahn	3	. . . . .	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	d. Herabfall. ein. eis. Telegraphenflügels	1	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																				
24	Alberts-Bahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1	—	—	—
26	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ostbahnen { v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	1
27	Berlin-Anhaltische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	1	—	—	—	2
28	a. Berlin-Hamburger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer																				
29	Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	2
30	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	1	1	1	9	1	4
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	3	. . . . .	3	6	—	—	2	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
32	Frankfurt-Hanauer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1	—	—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
35	Homburger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	. . . . .	—	1	—	1	1	—	1	1	—	1	—	7	10	1	1	2	1	—

Digitized by Google

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

317	318					319		320						321	
Den Unfällen ad Rol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen								Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							
Arbeiter	Dritte Personen					Zusammen Personen		a.	b.	c.	d.	e.	f.	Zusammen	
f. durch sonstige Ursachen	a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Perrons		b. durch sonstige Ursachen					Rangiren der Züge.	Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	Entgleisung.	unrichtiges Stellen der Weichen.	Achsbrüche.	sonstige Ursachen.		
tödtl.	verl.	tödtl.	verl.	tödtl.	verl.	tödtl.	verl.	Anzahl der Unfälle.					unt.	unt.	
—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	6	3	5	—	—	3	—	d. Selbstentzünd. d. Ladung	1	9	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	in selbstmörd. Absicht	1 —	—	2	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1 6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 7
—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	— 8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 9
—	—	—	—	—	—	10	10	—	1	—	—	—	—	—	1 10
beim Schneeräumen —	3	—	—	—	—	32	10	—	—	—	—	—	—	—	— 11
v. Ablad. von Schwellen ꝛc 6	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	— 12
—	—	—	1	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	— 13
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	— 14
—	—	—	—	beim Ueberschreiten der Bahnlokalgeleise	— 1	2	3	—	—	—	—	—	—	—	— 15
—	—	1	—	—	— 1	6	5	8	4	—	—	—	—	—	12 16
d. Niederwerfen eines Pferdes bei einem Uebergange	— 1	2	1	—	—	8	14	—	1	1	1	—	—	—	3 17
—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	3	—	—	—	—	3 18
—	—	2	2	—	—	5	15	—	—	—	—	—	—	—	— 19a
—	—	—	—	durch Selbstmord	— 1	3	3	—	—	—	—	—	—	—	— - b
—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	— - c
—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	— 20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— - b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— - b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 24
—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	— 25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	— 26
—	—	3	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	— 27
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	— 28
—	—	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	— 29
—	—	—	—	—	—	18	6	—	—	—	—	—	—	—	— 30a
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	— - b
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	— - c
1	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	2	—	1	3 31
—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	— 32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 33
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	— 34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 35
—	—	2	4	—	—	13	16	—	—	—	—	—	—	—	— 36

Digitized by Google

II. Privatbahnen.
(Forts.)

(Forts.) I. **Unfälle b) auf den Bahnhöfen,**

		310		311	312	313	314	315	316	317									
		Die Unfälle im Betriebsjahre 1867, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:			Bei diesen Unfällen (N. 310) wurden unverschuldet:					Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und									
		a. Rangiren der Züge.	b. Sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Zusammen Personen	Betriebsunfälle überhaupt (Spalte 310 bis 315)	a. durch unzeitiges oder unvorsichtiges Betreten des Bahnhofes		b. durch Unvorsichtigkeit beim Wagenwechsel		c. durch unzeitiges Betreten oder unbefugtes Ueberschreiten der Gleise		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit der Reisenden	
										todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.	todt	verl.
37	Leipzig Dresdener	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	1	3	—	—	—	1	3	1
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Magd.-Cöthen-Halle-Leipzig	—	b. Zerbrechen von Arbeits-Utensilien	2	2	— —	2 —	— —	2 —	—	—	3	—	4	—	—	—	4	—	4	—
41	a. Magdeburg Halberstädter	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	3	2	—	—	6	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—
42	Mecklenburgische	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
43	Neisse-Brieger	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	2	. . . . .	1	3	— —	— —	— —	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	15	a. Verhältn. d. Erdarbeiten 1) b. Aus- u. Ablad. v. Gütern 2)	18	— —	8 7	1 2	9 9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Schleswigsche	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	1
50	Taunus-E.	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	a. Thüringische	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1
	b. Werra-E.	1	. . . . .	—	1	— —	1 —	— 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.																				
53	Aussig-Teplitzer	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	—	durch Herabfallen eines Felsblocks auf die Strecke	1	1	— —	— 1	— —	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	—	b. Umsturz eines Wag.	1	1	— —	— 1	— —	1	—	—	1	—	1	1	1	3	2	2	2	1
60	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	2	. . . . .	—	2	— —	2 —	— —	2 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
63	a. Österreichische nördliche	—	b. Herabstürzen eines Steins von einer Berglehne	1	1	— —	— 1	— —	1	—	—	—	—	7	5	—	1	4	3	3	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	1	—	5	5	—	—	5	2	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	3	—	4	—	1	3	3	1	2	1
	b. Tiroler	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
67	Turnau-Kralup-Prager	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.																				
68	Lüttich-Mastrichter	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	. . . . .	—	—	— —	— —	— —	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

317	318			319	320						321	

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

Den Unfällen sub Rubr. 319 durch eigene Schuld der Verunglückten

Arbeiter		Dritte Personen				Zusammen Personen		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								
f. durch sonstige Ursachen		a. durch unbedingtes oder das Verulden der Bahn, der Bahnbeamten oder Weiche		b. durch sonstige Ursachen				a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtige Stellung der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Zusammen	
beschädigt		beschädigt		beschädigt		beschädigt		Anzahl der Unfälle.								
—	—	—	—	—	—	4	5	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	1	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	c. Unvorsichtigkeit bei Hülfeleistung beim Wagenrangiren	1 —	10	2	—	—	—	—	—	—	—	—	41a
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	47a
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	51a
—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	56a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- be
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
—	—	—	—	—	—	7	7	2	4	8	1	3	d. Zusammenstoß 2er Züge e. Streifung 2er Maschinen	3 2	23	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
durch Blitzschlag —	1	—	—	—	—	2	1	3	1	3	1	1	—	2	11	61
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
3	—	2	—	b. Herabstürz. v. Säcken	2 —	21	9	10	5	7	—	2	—	1	25	63a
1	3	1	3	desgleichen	1 1	14	14	12	5	10	1	1	—	3	32	- b
—	—	—	—	—	—	2	1	1	1	1	—	—	—	—	3	- c
—	—	1	2	—	—	14	7	3	10	3	3	—	durch Glatteis	1	20	64a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	1	—	—	—	3	65
—	—	—	—	b. Herabfall. v. Lasten	2 —	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9*	—	—	—	—	9	70a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3*	—	—	—	—	3	- b
—	—	—	1	—	—	1	2	2	1	—	2	—	—	—	5	71

Digitized by Google

I. Staatsbahnen.	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Rol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	Anz.	323 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren von ... bis Ende 1866.	324 bei Lokomotiven.	325 bei Tendern.	326 a. bei eigenen Personenwagen.	326 b. bei fremden Personenwagen.	327 a. bei eigenen Lastwagen.	327 b. bei fremden Lastwagen.	328 Im Betr.-Jahre bei Lokomotiven.	329 bei Tendern.	330 a. bei eigenen Personenwagen.	330 b. bei fremden Personenwagen.
	Anzahl.						Anzahl der Achsbrüche.							Anzahl der Achs-			
Badische	—	—	—	—		—	1840	11	6	2	—	190	s. 327a	—	1	—	—
Bayerische (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66)	—	—	—	—		—	1845	s. 327a	s. 327a	s. 327a	s. 327a	193*	s. 327a	3	5	—	—
Bayerische (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)	—	—	—	—		—											
Braunschweigische	—	—	4	13		—	1857	3	2	1	—	11	6	—	1	—	—
Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Main Neckar	—	—	—	—		—	1846	—	5	3	—	21	—	—	—	—	—
Hebra-Hanauer	—	—	—	1		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannoversche	—	—	—	—		—	1847	7	11	7	—	110	—	1	4	—	—
Main-Weser	—	—	—	—		—	1850	—	2	6	1	14	19	—	—	—	—
Nassauische	—	—	—	—		—	1862	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	2		—	1850	15	2	5	—	100	—	1	1	—	—
Preuß. Ostbahn	—	—	—	—		—	1854	11	2	1	—	3	—	1	—	—	—
Saarbrücker	—	—	—	—		—	1852	4	4	—	—	6	32	—	—	—	—
Westfälische	3	—	4	23		—	1850	2	2	5	—	15	2	—	—	—	—
Sächsische östliche	—	—	—	—		—	1847	1	11	9	—	21	—	—	1	—	—
Sächsische westliche	—	—	—	—		—	1843	1	17	3	—	52	—	—	—	—	—
Württembergische	13	—	1	8		—	1854	9	12	3	—	38	—	—	2	—	—
II. Privatbahnen																	
a) unter Staatsverwaltg.																	
Bergisch-Märkische	1	—	—	17		—	1841	7	6	14	—	83	1	4	—	1	—
Hessische Nordbahn	—	—	2	3			1848	—	2	—	3	3	12	—	—	—	—
a. Oberschlesische	—	—	—	—		—	1842	17	1	—	—	108	2	—	1	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—		—											
c. Stargard-Posener	—	—	—	—		—	1848	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—
Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—		—	1861	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—
Wilhelms-Bahn	—	—	—	—		—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—		—	1848	—	4	1	—	5	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																	
Alberts-Bahn	—	—	—	—		—	1855	—	—	—	—	39	—	—	—	—	—
Altona-Kieler	—	—	—	—		—	1844	3	1	6	—	33	—	—	—	—	—
Bayerische Ostbahnen (v. 1. Oktbr. b. 31. Dezbr. 66)	—	—	—	—		—	1858	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—
Bayerische Ostbahnen (v. 1. Jan. b. 31. Dezbr. 67)																	
Berlin-Anhaltische	—	—	—	—		—	1841	16	—	9	—	45	—	—	—	—	—
a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—		—	1848	7	1	—	—	48	29	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer																	
Berlin-Potsdam-Magdebg.	—	—	—	—		—	1856	12	3	—	1	12	1	—	—	—	—
Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	—	—	—		—	1852	5	—	3	—	17	—	—	—	—	—
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—		—	1852	5	—	—	—	59	—	2	—	—	—
Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—		—	1848	5	—	1	—	2	6	—	—	—	—
Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—		—	1860	2	1	—	—	1	2	—	1	—	—
Homburger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—		—	1846	3	11	1	2	80	32	—	1	—	—

331		332	333	334	335	
			Achsbrüche.			
1867 a. bei eigenen Lastwagen.	1867 b. bei fremden Lastwagen.	Zusammen bis Ende 1867 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
4	—	211	bei Güterwagen mit eisernen Achsen von 5¼" in der Nabe	27	7,81	1
4	—	205	„ Lastwagen	23	8,91	2
1	4	29	„ 4rädrigen Transportwagen-Achsen von geschmiedetem Eisen. Dimensionen 3¾—4¼" .	11	2,64	3
—	—	—	. . . . .	—	—	4
2	—	31	bei 4rädrigen Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchst.) 3" 8‴ stark waren	22	1,41	5
—	—	—	. . . . .	—	—	6
—	—	140	bei Güterwagen-Achsen	20	7,0	7
—	2	44	„ Achsen unter 4½" Stärke	18	2,44	8
—	1	4	. . . . .	6	0,67	9
1	—	125	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	18	6,94	10
4	—	22	„ eisernen, 4¼" in der Nabe starken Lastwagen-Achsen	14	1,57	11
—	—	46	„ Kohlen- und Güterwagen-Achsen	16	2,87	12
—	2	28	„ 4rädr. offenen Güterwagen v. 100 Ctr. Tragfähigkeit mit eis. Bündelachsen von 4" Stärke	17	1,65	13
—	—	43	„ eisernen Güterwagen-Achsen von 3¾" Durchmesser	21	2,05	14
—	4	77	bei 4rädrigen Transportwagen mit Achsen von gehämmertem Eisen von 3⅝" Stärke in der Nabe und bei Tendern mit Bündelachsen von Eisen, von 4—4¼" Stärke in der Nabe	25	3,08	15
—	2	66	bei Lastwagen-Achsen	13	5,07	16
13	1	130	bei 4rädr. Güterwagen. Von den im Jahre 1867 gebrochenen Achsen waren 11 aus ungehärtetem Gußstahl, 5 aus Patentbündel-Eisen, 2 aus gewöhnlichem Schmiedeeisen und 1 aus Feinkorneisen. . .	27	4,81	17
—	1	21	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½—4" Nabenstärke	20	1,05	18
1	—	130	„ 6rädrigen mit engl. Patent-Achsen versehenen Lastwagen von 3¾" Durchm. an der Nabe	26	5,0	19ab
1	—	7	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2⅞—3½" Durchmesser	19	0,37	- c
—	—	5	„ Lastwagen-Achsen	7	0,71	20
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3⅞—4" Durchmesser	22	0,73	21
—	—	—	. . . . .	—	—	22a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	10	bei eis. Tenderachsen von 3½—3⅞" u. bei dgl. Güterwagen-Achsen v. 3¹⁵/₁₆—4⅛" Durchm.	19	0,53	23a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	39	bei Kohlenwagen-Achsen aus Walzeisen von 3¼" Durchmesser	13	3,0	24
—	—	43	„ 6rädr. Personenwag. u. bei 4-, 6- u. 8rädr. Güterwag. mit Achsen von 3⅝—4" Durchm. m. kurzen Naben	24	1,79	25
—	—	5	„ Güterwagen	9	0,55	26
—	—	70	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¼" Durchmesser	27	2,59	27
—	2	87*	„ 4- u. 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	20	4,35	28
—	—	29	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen mit Patent-Bündelachsen	12	2,41	29
—	—	25	„ Lokomotiv-Krummachsen u. eis. Patent-Bündelachsen v. 3½—3⅝" Durchm. in der Nabe unter Güterwagen	16	1,56	30a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
1	—	67	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅞" Stärke in der Nabe	16	4,19	31
—	—	14	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	19	0,74	32
—	—	—	. . . . .	—	—	33
—	1	8	bei Lastwagen-Achsen	8	1,0	34
—	—	—	. . . . .	—	—	35
37	3	170	bei Gußstahl-Achsen unter 4rädrigen Güterwagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit und bei eisernen Achsen an 4rädrigen Güterwagen von 100 Ctr. Tragfähigkeit	22	7,72	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt: a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Dienst-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	323 II. Achsbrüche. In den früheren Jahren von . . . bis Ende 1866. bei Lokomotiven.	bei Tendern.	324 a. bei eigenen Personenwagen.	325 b. bei fremden Personenwagen.	326 a. bei eigenen Lastwagen.	327 b. bei fremden Lastwagen.	328 Im Betr.-Jahre bei Lokomotiven.	bei Tendern.	329 a. bei eigenen Personenwagen.	330 b. bei fremden Personenwagen.
		Anzahl.					Anzahl der Achsbrüche.						Anzahl der Achs-			
37	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	1849	8	5	3	—	40	—	1	—	—	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	1851	—	—	3	—	31	2	1	—	—	—
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	1854	9	1	1	—	4	5	—	—	—	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	1855	1	—	—	—	7	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	1849	—	1	2	—	6	—	—	—	—	—
42	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	1848	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	1859	—	2	—	—	46	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rheinische	—	—	—	—	—	1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—	1866	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	—	—	—	—	—	1840	19	4	6	—	25	1	—	—	1	—
51	a. Thüringische	—	—	—	—	—	1846	7	13	12	2	38	14	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	1859	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Oesterreichische Bahnen.																
53	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	1858	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
54	Böhmische Westbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	1856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Buschtěhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn	—	—	—	3	—	1863	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	1859	—	4	—	—	12	1	—	—	—	—
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	10	3	1	49	—	1857	18	58	11	—	237	31	—	7	—	—
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	1859	—	16	—	—	11	3	—	12	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	4	—	1866	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	1856	15	44	3	1	95	10	—	6	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	1856	4	11	5	—	158	13	1	3	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	1856	2	2	2	—	51	—	—	1	—	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	2	—	3	54	—	1860	38	42	3	5	112	5	3	13	—	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	1866	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Süd-Norddeutsche	—	—	—	5	—	1859	7	—	—	—	—	3	1	—	—	—
66	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	1858	—	1	1	—	7	9	—	—	—	—
67	Turnau-Kralup-Prager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fremdländische Bahnen.																
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	1855	22	—	—	—	14	3	7	—	—	—
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	1866	—	1	—	—	—	—	—	1	2	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	10	21	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—

Achsbrüche.

331		332	333	334	335	
1867						
a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1867	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr	
brüche.		Achsbr.			Achsbr.	
—	—	57	bei Lastwagen	19	3,0	37
—	—	12	„ den schwachen eisernen Achsen unter 3" Durchm. u. an den Kurbelachsen der Maschinen	32	0,38	38
1	—	38	„ Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl von 3¼" Durchmesser . . .	16	2,38	39
—	1	21	„ Lokomotiv-Achsen	14	1,50	40
—	1	9	„ Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3⅜" Durchmesser	13	0,69	41a
—	—	9	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3¼ und 3½" Durchmesser in der Nabe . . .	19	0,47	- b
—	—	21	„ Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½" (engl.) Durchmesser	21	1,0	42
—	—	1	„ einer Lastwagen-Achse aus Walzeisen von 3¼" Stärke	20	0,05	43
—	—	14	„ offenen 4- und 8rädrigen Güterwagen mit 3½—3¾" starken Patent-Bündelachsen .	21	0,66	44
—	—	—	. . . . .	—	—	45
—	—	—	. . . . .	—	—	46
2	—	50	bei Kohlen- und Güterwagen	9	5,55	47a
—	—	1	„ Kohlenwagen	5	0,20	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	26	bei Krummachsen der Lokomotiven und bei 3½" starken eisernen Achsen der Lastwagen .	18	1,44	48
—	—	1	„ einer Tender-Achse	2	0,50	49
—	—	56	„ Kurbelachsen der Maschinen und bei eisernen Lastwagen-Achsen von 3¾" Nabenstärke .	28	2,0	50
—	—	86	„ Güterwagen mit Bündelachsen von 3⅜" Stärke	21	4,10	51a
—	1	4	„ Lastwagen-Achsen	9	0,44	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	52
—	—	2	bei Lastwagen mit Hohlachsen	9	0,22	53
—	—	—	. . . . .	—	—	54
—	1	1	bei Kohlenwagen, deren Stummel 2 11/12" Stärke in der Nabe hatten	12	0,08	55
—	—	2	„ Kohlenwagen mit Hohlachsen	5	0,40	56a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
1	—	18	bei vierrädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4" Nabenstärke	9	2,0	57
—	—	2	„ Kohlenwagen	8	0,25	58
22	1	385	„ vierrädrigen Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen von 2" 5‴ — 3" 1‴ Stärke	11	35,0	59
3	1	46	„ schmiedeeisernen Tender-Achsen von 5" Stärke	9	5,11	60a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
1	—	3	bei Tender-Achsen	1	3,0	61
—	—	—	. . . . .	—	—	62
26	—	200	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen	12	16,67	63a
13	3	211	„ „ „ „ „ „	12	17,58	- b
5	1	64	„ „ „ „ „ „	12	5,33	- c
2	—	223	„ Lastwagen	8	27,85	64a
—	—	1	„ einer Personenzugs-Maschine. Stärke d. Achsen in d. Nabe 7"3‴, im Lagerhals 5"3‴. Material Feinkorneisen	2	0,50	- b
—	—	11	„ Lokomotiv-Achsen	9	1,22	65
—	1	19	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen, welche cylindrisch, packettirt und gewalzt waren, zwischen den Rädern 5" und in der Nabenöffnung 4⅞" Durchmesser hatten	10	1,90	66
—	—	—	. . . . .	—	—	67
—	—	—	. . . . .	—	—	68
1	—	47	bei Lastwagen	13	3,61	69
1	—	5	„ Tender- und Personenwagen-Achsen	2	2,5	70a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	3	bei Lokomotiv-Achsen	1	3,0	71

	I. Staatsbahnen.	336		337		338	339	340	341	342	343	344	345
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1867.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1867		Zusammen bis Ende 1867.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
1	Badische	—	42	—	16	58	23,5	—	—	—	—		—
2	Bayerische { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67 }	—	200	—	9	209	15,5—22,9	—	—	—	—		—
3	Braunschweigische	4	—	—	—	4	19	—	—	—	—		—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
5	Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
6	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—		17
7	Hannoversche	—	113	—	10	123	20—22	—	—	—	—		—
8	Main-Weser	—	8	—	—	8	20,08	—	—	—	1		1½
9	Nassauische	—	1	—	—	1	22,13	—	—	—	—		—
10	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	317	—	18	335	20,6—22,9	—	—	1	—		1
11	Preuß. Ostbahn	—	1	—	—	1	20,75	—	—	—	—		—
12	Saarbrücker	14	11	—	5	30	22—23	—	—	—	—		—
13	Westfälische	64	i. Kol. 336a	6	i. Kol. 337a	70	18,7—23	—	—	—	—		—
14	Sächsische östliche	—	153	—	—	153	15,81, 17,42, 18,56	—	—	—	—		—
15	Sächsische westliche	29	107	—	4	140	16,73—17,68	—	—	—	—		—
16	Württembergische	—	2*	—	—	2	18,25	—	—	—	—		—
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltg.												
17	Bergisch-Märkische	128	23	1	7	159	22,75	—	—	—	2		17
18	Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
19	a. Oberschlesische	17	38	10	—	55	14—23,7	—	—	—	—		—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	4	—	—	4	20,37	—	—	—	—		—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
20	Rhein-Nahe-E.	—	3	—	1	4	22—23	—	—	—	—		—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	4	4	20,5	—	—	—	—		—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
23	a. Löbau-Zittauer	—	4	—	—	4	18,56	—	—	—	—		—
	b. Zittau-Reichenberger	—	1	—	1	2	18,5	—	—	—	—		—
	b) in Privatverwaltung.												
24	Alberts-Bahn	—	—	—	1	1	17,5	—	—	—	—		—
25	Altona-Kieler	—	17	—	8	25	17,9 u. 20	—	—	—	—		—
26	Bayerische Ostbahnen { v. 1. Oktbr. b. 31. Dzbr. 66 / v. 1. Jan. b. 31. Dzbr. 67 }	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
27	Berlin-Anhaltische	27	37	1	14	79	19,5 u. 22,2	—	—	—	—		—
28	a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
29	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	55	1	2	—	58	17,5—20	—	—	—	—		—
30	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc.	—	40	—	2	42	15, 18⅞, 21, 22½ u. 23	—	—	—	—		—
	Berlin-Stettiner: b. Hinterpommer.	—	100	—	25	125	15 u. 22½	—	—	—	—		—
	Berlin-Stettiner: c. Vorpommersche	—	—	—	1	1	23	—	—	—	—		—
31	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
32	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
33	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
34	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—		—
35	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
36	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	205	—	37	243	21—23	—	—	—	—		—

	II. Privatbahnen. (Forts.)	336		337		338	339	340	341	342	343	344	345
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1867.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1867		Zusammen bis Ende 1867.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Loth.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.					Tage.
37	Leipzig-Dresdener	—	47*	—	8	55	—	—	—	—	—	. . . .	—
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	100	—	—	—	100	8	—	—	—	—	. . . .	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	1	—	—	1	21,1	—	—	1	—	. . . .	1
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2	—	2	—	4	21	—	—	—	—	. . . .	—
41	a. Magdeburg-Halberstädter	5	9	—	—	14	20,66 resp. 17,0	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
42	Mecklenburgische	60	—	—	—	60	18,87	—	—	—	—	. . . .	—
43	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
44	Niederschlesische Zweigbahn	—	12	—	—	12	17 resp. 20	—	—	—	—	. . . .	—
45	Oppeln-Tarnowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
46	Ostpreußische Südbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
48	Rheinische	—	10*	—	6	16	23	—	1	—	1*	durch Eisgang .	1* 1, resp. 9*
49	Schleswigsche	—	5	—	1	6	19,30	—	—	2	—	. . . .	—
50	Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	. . . .	—
51	a. Thüringische	—	62	—	9	71	17—20	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Werra-E.	—	—	1	—	1	22	—	—	—	—	. . . .	—
52	Tilsit-Insterburger	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	1
	Oesterreichische Bahnen.												
53	Aussig-Teplitzer	—	2	—	—	2	20	—	—	—	—	. . . .	—
54	Böhmische Westbahn	—	7	—	5	12	22,4	—	—	—	—	. . . .	—
55	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
56	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	—	2	—	—	2	22,4	—	—	—	—	. . . .	—
	Buschtéhrader b. Prag-Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	Buschtéhrader c. Pferde-Bahn												
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	. . . .	28
58	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
59	Kaiser Ferdinands Nordb.	818	9	—	5	832	19,3	—	—	—	—	. . . .	—
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	—	45	—	61	106	22,40	—	—	—	—	. . . .	—
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
61	Lemberg-Czernowitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	. . . .	2
62	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
63	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
64	a. Südbahn, Oesterreichische	n. net.	n. net.	—	—	—	—	—	1	2	1	. . . .	—
	b. Tiroler	—	3	—	—	3	22,4	—	—	1	—	. . . .	2*
65	Süd-Norddeutsche	—	10	—	7	17	22,6	—	—	1	—	. . . .	—
66	Theiß-Bahn	—	52	—	—	52	22,3	—	—	5	—	. . . .	6
67	Turnau-Kralup-Prager	—	1	—	—	1	18,0	—	—	—	—	. . . .	—
	Fremdländische Bahnen.												
68	Lüttich-Mastrichter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
69	Niederländische Rhein-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
70	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
	b. Warschau-Bromberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—
71	Niederländische Staats-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—

Abſchnitt F.

Ueberſicht der angeſtellten Beamten und beſchäftigt geweſenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten ſind in der Statiſtik pro 1864 enthalten.

Abſchnitt G.

Stand der Beamten-Penſions- und Unterſtützungs-Kaſſe.

I. Staatsbahnen.	346	347	348	349	350	351	352	353	
	Einnahme pro 1867.								
	Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	— *	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	489 909	24 909	43 129	14 289	—	14 161	96 488	22 052	16 452
3 Braunschweigische	102 510	3702	21 327	—	2466	—	27 495	395	1317
4 Friedrich Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar	10 184	427	—	286	—	1639	2352	—	—
6 Hessische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Main-Weser	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Nassauische	33 417	1378	5325	3000	414	185	10 302	419	164
10 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	446 695	20 334	49 556	8787	—	2892	81 569	13 177	12 548
11 Preuß. Ostbahn	413 395	19 638	30 883	13 080	in Kol. 351	79 718	143 319	2313	4094
12 Saarbrücker	85 123	3809	11 269	2233	539	67	17 917	1601	896
13 Westfälische	173 513	7340	12 173	4000	2774	116	26 403	1704	1501
14 Sächsische östliche	343 612	14 211	21 213	10 778	202	3547	49 951	2152	8638
15 Sächsische westliche									
16 Württembergische	212 703	10 331	19 829	5714	2172	3188	41 234	2091	1785
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltg.									
17 Bergisch Märkische	482 903*	21 325	62 759	8712	8098	5861	106 755	5600	8317
	83 692	3721	6527	3630	1113	—	14 991	1054	—
18 Hessische Nordbahn	119 459	5185	4996	4084	—	2861	17 126	1024	2491
19 a. Oberschlesische	372 433	17 690	29 584	7620	—	913	55 807	10 919	12 878
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	98 450	4509	6055	3300	533	84	14 481	2328	2303
20 Rhein-Nahe E.	61 672*	2872	6711	2425	411	823	13 242	616	511
	9709	456	1150	800	99	—	2514	—	—
21 Wilhelms-Bahn	110 983	4820	5021	3000	2837	99	15 777	1371	1980
22 a. Gößnitz Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	5309	324	664	700	—	539	2227	—	—
25 Altona-Kieler	88 384	4863	4213	2000	—	3014	14 090	1957	3869
26 Bayerische Ostbahnen	230 775	16 182	21 780	30 238	—	5112	73 312	776	3581
27 Berlin-Anhaltische	283 534	12 114	19 102	6000	1130	573	38 919	10 052	2763
28 a. Berlin-Hamburger	363 049	16 708	12 032	7500	1248	2983	40 471	3914	6713
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29 Berlin-Potsdam-Magdeb.	68 253	2861	7329	2500) 141*)	183	10	13 024	9584	2815
30 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc. b. Hinterpommer.	296 360	14 196	24 699	14 426	4165	532	57 418	4170	4852
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche d. Stettin-Starg.	19 400	840	902	600	17	47	2486	878	35
31 Breslau-Schweidnitz-Freib.	95 993	4258	7993	4000	332	1227	17 810	2623	2582
32 Frankfurt-Hanauer	25 837	1171	1200	857	—	92	3320	100	611
33 Glückstadt-Elmshorner	5894	250	464	182	73	168	1137	61	117
34 Hessische Ludwigs-E.	90 029	5597	8245	4571	11 083	532	30 028	in Kol. 353b	1945
35 Homburger	3389	176	419	286	—	263	1144	—	—
36 Köln-Mindener (u. Gießener)	447 114	21 719	29 705	9184	1042	14 901	76 551	5259	650

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1867.									Im Jahre 1867 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1867.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
in Kol. 353b	8196	1264	—	11 440	39 061	98 465	**487 932**	ca. 6000	165	501	in Kol. 363b	74	2
614	6536*	—	—	3904	—	12 766	**117 239**	5332	12	84	52	1267	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	393	—	—	—	—	393	**12 143**	—	—	—	—	25	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
in Kol. 353b	—	384	—	—	—	967	**42 752**	580	4	4	7	—	9
6159	—	4500	—	—	603	36 982	**491 282**	2747	149	273	362	—	10
3340	572	2792	in Kol. 359	in Kol. 359	83 845	96 956	**459 758**	2192	42	107	237	26	11
1222	20	2353	—	—	7	6099	**96 941**	745	11	18	57	4	12
2030	—	968	—	—	22	6225	**193 691**	903	31	45	121	—	13
424	103	11 015	—	—	108	22 440	**371 123**	ca. 3300	41	233	50	3	14 15
463	1856	1030	—	6	68	7299	**246 638**	2014	26	61	86	68	16
6351	169	3510	—	—	91	24 038	**365 620**	3398	52	137	338	4	17
—	—	275	—	—	4	1313	**97 370**	277	6	—	—	—	
in Kol. 353b	—	59	—	—	—	3574	**133 011**	474	14	62	in Kol. 363b	5	18
3963	148	1313	10564	—	—	39 785	**388 455**	1944	100	204	320	1	19a u. b
844	133	164	—	—	370	6142	**106 789**	361	23	46	58	6	- c
487	—	2165	—	—	20	3799	**71 115**	397	8	14	31	—	20
—	—	102	—	—	—	102	**12 121**	119	—	—	—	—	
in Kol. 353b	6	467	288	—	114	4226	**122 534**	427	19	34	63	1	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	16	—	—	3	19	**7517**	150	—	—	—	—	24
91	—	—	—	517	46	6480	**95 994***	817	24	90	5	—	25
in Kol. 353b	60	361	—	—	—	4778	**299 309**	1865	9	52	in Kol. 363b	1	26
61	24	183	—	1190	605	14 878	**307 575**	1206	87	68	4	93	27
450	—	12	—	—	193	11 282	**392 238**	1417	53	151	22	—	28a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	3590	—	320	—	16 309	**64 968**	893	105	71	13	—	29
—	—	189	—	—	100	9311	**344 467**	1469	31	65	—	—	30a b. c
87	—	222	—	—	30	1252	**20 634**	63	10	1	9	—	- d
in Kol. 353b	88	526	—	—	516	6335	**107 468**	850	38	66	74	—	31
—	—	—	—	—	—	711	**28 446**	144	2	15	2	—	32
—	—	30	—	—	193*	401	**6630**	57	1	6	—	—	33
in Kol. 353b	—	—	—	—	—	1945	**118 112**	728	6	33	16	—	34
—	—	—	—	—	—	—	**4533**	54	—	—	—	—	35
89	16 001	—	—	—	6816	28 815	**494 850**	3590	109	34	11	1587	36

	II. Privatbahnen. (Forts.)	346	347	348	349	350	351	352	353	
		Einnahme pro 1867.								
		Bestand am Schlusse des Jahres 1866.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
37	Leipzig-Dresdener	158 858	8091	7878	—	—	5858	21 827	2865	7730
38	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4233	187	—	571	19	6	783	—*	—
39	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	29 931	1256	2098	—	—	814	4168	i. Kol. 353b	318
40	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	136 462	7865	6995	1080		2633	18 493	11 125	5686
41	a. Magdeburg-Halberstädter	65 655	4716	8725	—	—	3140	16 881	5001	1759
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	85 044	3802	2593	600	—	1385	8380	729	1039
42	Mecklenburgische	75 757	3157	3824	836	—	2026	9843	—	419
43	Neisse-Brieger	21 342	844	757	1000	473	32	3106	280	358
44	Niederschlesische Zweigbahn	36 496	1525	1473	1000	160	106	4264	385	272
45	Oppeln-Tarnowitzer	22 313	971	2197	456	549	86	4259	208	165
46	Ostpreußische Südbahn	5298	403	3723	1780	—	41	5947	—	121
47	a. Pfälzische Ludwigsbahn									
	b. Pfälzische Maximiliansb.	165 432	11 746	12 765	17 143	—	662	42 316	i. Kol. 353b	7090
	c. Neustadt-Dürkheimer									
48	Rheinische	249 237	13 167	35 573	11 680	—	12 400	72 820	3074	3557
49	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Taunus-E.	46 154	1918	1640	2857	—	792	7207	5780	i. Kol. 353b
51	a. Thüringische	252 536	10 599	9255	6000	3572	1105	30 531	4746	3171
	b. Werra-E.	53 483	2496	3232	2400	97	263	8488	132	309
52	Tilsit-Insterburger	3163	163	827	710	1	19	1720	—	—
	Oesterreichische Bahnen.									
53	Aussig-Teplitzer	27 399	2014	1274	521	32	—	3841	—	—
54	Böhmische Westbahn	31 483	2078	4682	—	—	220	6980	—	1146
55	Brünn-Rossitzer	5343*	225	1313	1312	—	—	2850	—	—
56	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno b. Prag-Weiperka c. Pferde-Bahn	41 605	3540	1065	905	—	—	5510	1699	1393
57	Galizische Carl-Ludwig-B.	210 993	12 913	14 723	6667	—	533	34 836	933	708
58	Graz-Köflacher	8763	470	1061	667	87	8	2293	—	—
59	Kaiser Ferdinands Nordbahn	1 034 185	53 271	36 280	23 333	—	1926	114 910	30 096	23 892
60	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn b. Pferde-Bahn	297 131	16 154	19 786	9893	8146	575	54 554	490	1142
61	Lemberg-Czernowitzer	—	129	8948	5333	—	180	14 590	—	—
62	Mohacs-Fünfkirchener	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
63	a. Oesterreichische nördliche									
	b. Oesterreichische südöstliche	1 164 774	70 083	47 812	26 589	3660	2864	151 008	24 317	13 698
	c. Wien-Neu-Szönyer									
64	a. Südbahn, Oesterreichische	546 498	22 517	32 180	21 746	—	—	518	76 961	6715
	b. Tiroler									
65	Süd-Norddeutsche	57 678*	3497	4011	—	1000	—	8508	1433	531
66	Theiß-Bahn	192 755	10 393	13 028	—	3658	190	27 269	—	1338
67	Turnau-Kralup-Prager	4616	117	3396	1511	—	178	5202	—	—
	Fremdländische Bahnen.									
68	Lüttich-Mastrichter	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Niederländische Rhein-E.	37 123*	1809	—	—	—	17 085	18 894	—	—
70	a. Warschau Wiener	145 711	7258	14 251	5514	18 568	2105	47 696	—	3141
	b. Warschau-Bromberger									
71	Niederländische Staats-E.	—*	—	—	—	—	—	—	—	—

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1867.									Im Jahre 1867 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungskosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1867.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
557	158	50	—	—	6	11 366	169 319	626	25	137	42	3	37
—	—*	—	10	—	—	10	5006	—	—	—	—	—	38
—	—	—	39	—	12	369	33 730	284	1	7	—	—	39
—*	—	8	—	—	147	16 966	137 989	704	107	94	—	—	40
in Kol. 353a	—	—	—	115	6	6881	75 655	670	51	31	in Kol. 363b	—	41a
= 353b	—	—	—	—	2	1770	91 654	296	11	17	= = 363a	—	- b
121	—	—	—	—	25	565	85 035	126	—	8	2	—	42
28	—	46	—	—	11	723	23 725	92	6	9	5	—	43
65	—	88	—	—	6	816	39 944	165	5	8	8	—	44
122	—	31	25	—	1	552	26 020	176	4	5	14	—	45
—	—	110	—	—	3	234	11 011	260	—	1	—	—	46
in Kol. 353b	200	—	—	—	44	7334	200 414	1149	17	80	151	12	47
494	1025	477	—	11 212	119	19 958	302 099	2421	58	103	67	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	—	—	5780	47 581	177	23	37	4	—	50
118	—	377	—	—	125	8537	274 530	927	45	60	10	—	51a
—	—	21	—	—	151	613	61 358	394	2	10	—	—	- b
—	—	342	—	—	—	342	4541	86	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	31 240	80	—	—	—	—	53
69	266	165	—	—	—	1646	36 817	319	—	4	2	6	54
—	—	—	—	—	8	8	8185	36	—	—	—	—	55
660	—	—	294	—	—	4046	43 069	169	27	5	48	—	56
—	372	624	—	—	429	3066	242 763	754	1	6	—	6	57
—	—	28	30	—	—	58	10 998	49	—	—	—	—	58
2114	—	2445	1711	—	—	60 258	1 088 837	2029	100	267	26	—	59
80	260	188	639	—	—	2799	348 886	981	1	10	2	3	60
—	—	—	—	—	78	78	14 512	755	—	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
523	232	2163	—	1865	386	43 184	1 272 598	1439	84	97	11	1	63
2885	914	—	5342	—	—	15 856	607 603*	1072	26	23	55	—	64
—	106	—	—	—	—	2070	64 116	386	3	2	—	3	65
—	376	742	—	—	—	2456	217 568	726	—	6	—	6	66
—	400	31	228*	627	—	1286	8532	355	—	—	—	1	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
—	4255	—	—	—	—	4255	51 762	—	—	—	—	23	69
582	—	1689	—	—	533	5948	187 459	1118	8	36	—	8	70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1867.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . . 55,09 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a)	von Mannheim nach dem Rheinhafen (nur zum Gütertransport)	0,29	"
	und die am 10. August 1867 eröffnete Strecke von Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke (zum Anschlusse an die Pfälzischen Bahnen)	0,16	"
b)	von Heidelberg über Mosbach und Lauda nach Würzburg	21,13	"
c)	die am 10. Oktober 1867 eröffnete Zweigbahn von Lauda nach Hochhausen . .	1,66	"
d)	von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17	"
e)	" Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke (Carlsruher Rheinbahn) .	1,29	"
f)	" Oos nach Baden (gen. Baden-Baden)	0,56	"
g)	" Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,85	"
h)	" Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn)	4,40	"
i)	" Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn)	0,42	"
k)	" Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn)	2,95	"
l)	" Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,23	"
m)	" Radolfzell nach Stockach, eröffnet am 20. Juli 1867	2,31	"
n)	" Singen nach Engen	1,92	"
	zusammen	99,47	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Eröffnungszeiten der Strecken ad 2a, c und m . . . . . 96,92 Meilen.

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke), von Dinglingen nach Lahr und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern erbaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den 3 Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

Mit der Eröffnung der Strecke Osterburken-Würzburg (1. November 1866) ist die von der Königl. Bayerischen Staatsbahn-Verwaltung erbaute Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg . 3,26 Meilen, gegen den in Kol. 263 der Tabellen aufgeführten Pachtzins in Betrieb übernommen worden.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte spezielle Mittheilungen.

IV. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Auf der Strecke von Wilferdingen nach Pforzheim (1,84 Meilen) wurde das zweite Geleise gelegt.
2. Bei Mannheim wurde eine stehende **Brücke** über den Rhein und bei Stockach ein Tunnel durch den Brandbühl erbaut.
3. **Stationsbauten.** Am Rheinhafen zu Mannheim wurden zwei größere Fruchtlagerschuppen, in Bruchsal ein neues Maschinenhaus, im Hauptbahnhofe zu Carlsruhe zwei Pavillongebäude und in Kehl ein neuer Güterschuppen und ein neues Materialien-Magazin erbaut.

V. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden beschafft: 7 Lokomotiven für Güterzüge, 4 Lokomotiven für Personenzüge, 26 vierrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 48 vierrädrige Personenwagen III. Klasse, 40 vierrädrige Gepäckwagen, 187 vierrädrige offene und 150 vierrädrige bedeckte Güterwagen.

Umgebaut wurden: 8 Lokomotiven für Personenzüge, 2 vierrädrige Personenwagen II. Klasse in Wagen I. u. II. Klasse, 1 vierrädriger Personenwagen in einen Gepäckwagen, 1 vierrädriger und 15 sechsrädrige Gepäckwagen in vierrädrige bedeckte Güterwagen, 1 vierrädriger offener Güterwagen in einen Personenwagen I. u. II. Klasse, 39 vierrädrige offene in bedeckte Güterwagen, 2 vierrädrige bedeckte in offene Güterwagen, 4 sechsrädrige bedeckte Güterwagen in vierrädrige offene und 26 sechsrädrige bedeckte in vierrädrige bedeckte Güterwagen.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Hierüber ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 167 enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

VII. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1867 waren noch im Bau begriffen die Strecken:

a) von Meckesheim bis Jaxtfeld und zur Saline bei Rappenau,

b) = Hochhausen nach Werthheim, c) von Hausach nach Engen, d) von Stockach nach Meßkirch.

Projektirt sind die Strecken von Lauda nach Mergentheim und von Leopoldshöhe bis Hüningen resp. St. Louis.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 11 Mitgliedern fungiren 3 ausschließlich und 3 zur Hälfte für die Postverwaltung, 4 auch für die Telegraphenverwaltung.

10b. Dies ist die Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg. (Siehe ad II. dieses Berichts.)

13. Doppelgeleisig waren ult. 1867 die Strecken der

Hauptbahn	von Mannheim bis Friedrichsfeld	1,19	Meilen,
	„ Heidelberg bis Basel	33,39	„
	„ Beringen bis Schaffhausen	0,89	„
Zweigbahn	„ Appenweier bis Kehl (Mitte Rheinbrücke)	1,85	„
	„ Wilferdingen bis Pforzheim	1,84	„
	zusammen	39,15	Meilen.

85. Das Anlage-Kapital betrug am Ende des Jahres 1867 . . . 58119108 Thlr., und zwar 53179495 Thlr. bis Ende 1866 und 4939613 Thlr. für die im Jahre 1867 eröffneten Strecken. Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 4939613 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecken reducirten Betrage, d. i. 2068667 Thlr., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kol. 85 aufgeführte Summe von 55248162 Thlr.

86. Diese Durchschnittssummen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 58119108 Thlr. berechnet.

122. Die vor den Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 2145 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.

141. Außerdem haben die Postwagen auf fremden Bahnen 18646 Achsmeilen zurückgelegt.

168, 170 u. 171. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Aversional-Summe.

230 u. 248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.

346—365. Wegen der Beamten-Pensionskasse siehe ad VI. dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 S. 167.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Die Königl. Bayerische Staats-Regierung hat das dem Rechnungswesen zum Grunde liegende Rechnungsjahr, umfassend die Periode vom 1. Oktober bis ult. September, vom 1. Januar 1867 ab aufgehoben und das Kalenderjahr angenommen. In Folge dessen umfassen die Betriebs-Resultate des Jahres 1867 die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Dezember 1867 folgende Linien:

A. Die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze . . . . . 74,85 Meilen,

zu übertragen 74,85 Meilen,

übertragen 74,93 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Nördlingen bis zur Bayeriſch-Württembergiſchen Grenze . . 0,49 „
b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächſiſchen Grenze bei Ebersdorf 1,05 „
(Die Fortſetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 Meilen iſt von der Königl. Bayeriſchen Staats-Eiſenbahn-Verwaltung für Rechnung der Werra-Eiſenbahn-Geſellſchaft gebaut worden.)

B. Die Ludwigs-Weſtbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Grenze bei Kahl . . . 27,23 „

C. Die Maximiliansbahn, und zwar:
1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Roſenheim und Freilaſſing bis zur Landesgrenze bei Salzburg . . . . . 39,95 M.,
2) die Zweigbahnen a) von Roſenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufſtein . 4,25 „
b) von Freilaſſing nach Reichenhall . . . . . 1,96 „

zuſammen . . . . . 46,06 „

D. Die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortſetzung der Zweigbahn Gunzenhauſen-Ansbach) . . . 11,79 „
nebſt der am 1. Oktober 1866 dem Betriebe übergebenen Strecke von Würzburg (beziehungsweiſe Heidingsfeld) nach der Grenze gegen Baden . . . . . 2,51 „

E. Die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . . . . 13,55 „

F. Die am 14. November 1867 eröffnete Strecke von München nach Ingolſtadt . . . . . 10,77 „

zuſammen 188,36 Meilen.

Hiervon waren verpachtet: 1) von der Ludwigs-Süd-Nordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächſiſchen Grenze . . . . . 1,54 Meilen,
an die Königl. Sächſiſche Staats-Eiſenbahn-Verwaltung,

b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergiſchen Grenze von . . . 0,49 „
an die Königl. Württembergiſche Staats-Eiſenbahn-Verwaltung,

c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächſiſchen Grenze bei Ebersdorf von . . . . . 1,05 „
nebſt deren Fortſetzung bis Coburg an die Werra-Eiſenbahn-Geſellſchaft;

2) von der Ludwigs-Weſtbahn

die Strecke von Aſchaffenburg bis zur Bayeriſch-Heſſiſchen Grenze bei Kahl von 2,17 „
an die Frankfurt-Hanauer Eiſenbahn-Geſellſchaft;

3) die Strecke von Würzburg (beziehungsweiſe Heidingsfeld) nach der Badiſchen Grenze von . . . . . 2,51 „
an die Großherzogl. Badiſche Staats-Eiſenbahn-Verwaltung.

zuſammen . . . . . 7,76 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 180,60 Meilen.

Dagegen waren gepachtet: 1) folgende Zweigbahnen:

a) von Paſing über Starnberg und Tutzing nach Peißenberg . . . . 6,97 Meilen,
b) „ Tutzing nach Penzberg . . . . . 3,02 „
c) „ Neuenmarkt nach Bayreuth . . . . . 2,77 „
d) „ Gunzenhauſen nach Ansbach . . . . . 3,57 „
e) „ Hochſtadt nach Stockheim . . . . . 3,25 „
f) „ Holzkirchen nach Miesbach . . . . . 2,30 „
g) „ Neu-Ulm nach Kempten (Illerbahn) . . . . . 11,30 „
h) „ Oberkotzau über Aſch nach Eger . . . . . 7,27 „

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:

a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm 0,12 „
von der Königl. Würtembergiſchen Staats-Eiſenbahn-Verwaltung;

b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufſtein . . . . . 0,29 „
von der Oeſterreichiſchen Südbahn-Geſellſchaft;

c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg . . . . . 0,75 „
von der Geſellſchaft der Kaiſerin Eliſabeth-Bahn.

zuſammen . . . . . 41,61 „

Mithin Geſammt-Bahnlänge . . 222,21 Meilen.

Einſchließlich der Strecken München-Paſing und Oberkotzau-Hof, welche zwar zu den Doppelbahnen zählen, für den Betrieb aber als ſelbſtſtändige Linien erſcheinen, (1,22 Stunden à 3707 Meter) . 2,06 „

beträgt die Betriebslänge der in Staats-Verwaltung ſtehenden Eiſenbahnen . . . . . 224,29 Meilen.

Für die Jahresperiode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1867 berechnet ſich mit Rückſicht auf die Betriebszeit der Strecke München-Ingolſtadt ein mittlerer Jahresdurchſchnitt von . . . 213,94 Meilen.

III. Die **Pachtverhältniſſe** der gepachteten Bahnen und Bahnſtrecken, ſowie diejenigen der verpachteten Strecken ſind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statiſtik S. 135 reſp. 139 näher bezeichnet.

Für die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867 hat der Pachtzins für die ver-

pachteten Strecken 366689 Fl. (209537 Thlr.), dagegen für die gepachteten Bahnen und Bahnstrecken 1244823 Fl. (711327 Thlr.) betragen.

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I. dieses Berichts angegeben, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden. Das Betriebsjahr 1867 umfaßt daher (der Ausgleichung wegen) den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

Mit Rücksicht darauf, daß die Betriebs-Ergebnisse einer 15monatlichen Periode zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet sind, hat eine Ausscheidung derselben für den Zeitraum vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1866 stattgefunden. Die auf diese Periode sich beziehenden statistischen Notizen sind der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1867 bezüglichen Notizen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind. Eine genaue Ausscheidung der Betriebs-Resultate war nicht möglich, es sind deshalb annähernde Sätze und Beträge in Ansatz gebracht worden.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

2. Von den hier aufgeführten Mitgliedern der General-Direktion fungiren ausschließlich für die Eisenbahnen 4 Räthe und 1 Assessor, während der General-Direktor und die übrigen Mitglieder für die vereinigten Verkehrs-Anstalten, als: Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt angestellt sind.

85. Diese 87397311 Thlr. waren bis Ende 1866 verwendet.

Das Baukapital der gepachteten Zweigbahnen beträgt:

1) für die Pasing-Starnberger	514287	Thlr.
2) „ „ Starnberg-Penzberg-Peißenberger	2200000	„
3) „ „ Neuenmarkt-Bayreuther	628571	„
4) „ „ Gunzenhausen-Ansbacher	1000000	„
5) „ „ Hochstadt-Stockheimer	885714	„
6) „ „ Holzkirchen-Miesbacher	571428	„
7) „ „ Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten)	2000000	„
8) „ „ Strecke Oberkotzau-Eger	3542857	„
zusammen für 40,45 Meilen	11342857	Thlr.

Für die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken wird dasselbe angenommen:

a) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis in den Bahnhof Ulm zu	317243	„
b) „ „ „ „ Salzburghofen bis Salzburg	1424257	„
c) „ „ „ „ Kiefersfelden bis Kufstein	463973	„
zusammen	13548330	Thlr.

Das für die Staatsbahnen verwendete Anlage-Kapital beträgt	91134998	Thlr.
Hiervon ist der von fremden Verwaltungen zu verzinsende Bauaufwand von	4125304	„
für die von ihnen gepachteten Strecken (siehe ad II. dieses Berichts) in Abzug zu bringen, so daß verbleiben	87009694	„
Diese	100558024	Thlr.

repräsentiren das Anlage-Kapital der im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befindlichen 224,29 Meilen.

86. Diesen Durchschnittsberechnungen liegen 177,53 resp. 188,36 Meilen (siehe ad II. A—E dieses Berichts) zu Grunde.

104a. Hierin sind 152 „Trollwagen" enthalten.

111. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:

bei Wagen von 200 Ctrn. Tragkraft mit Achsen von 3,86 Zoll Durchmesser (in der Nabe)	175 Z.-Ctr.
„ „ „ 150 „ „ „ „ „ „ 3,86 „ „ „ „ „ „	150 „
bei den übrigen Wagen mit Achsen von 2,92 Zoll Durchmesser (in der Nabe)	70 „

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen (siehe Kol. 107) enthalten.

120. Diese Summe repräsentirt die Anschaffungskosten der Achsen, Räder und Gußstahlreifen für Lokomotiven und Wagen.

123 u. 124. Die Zahl der abgelassenen Züge nach den verschiedenen Gattungen und der in denselben befindlichen Wagen-Achsen kann nicht angegeben werden, weil die Bayerischen Staats- und die gepachteten Zweigbahnen ein Netz verschiedener, in der Frequenz sehr von einander abweichender Bahnstrecken bilden.

Es wurden Fahrten gemacht	in der Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	im Jahre 1867
regelmäßige	28631	111802
Extra-	—	2723
Hülfs-	2036	7926
Probe-	—	180
Material-	415	1663
Vorspann-	7150	28601
zusammen	38232	152931

134. Außerdem wurden noch zur Feuerung der Lokomotiven verbraucht:

a) Preßtorf, ungemiſcht.

	in der Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	im Jahre 1867
Bei Nutzmeilen	3889	15556
Ueberhaupt brutto	Z.-Ctr. 19848	79392
netto	„ 17114	68456
pro Nutzmeile brutto	Z.-Pfd. 510,36	
netto	„ 440,00	

b) Preßtorf, gemiſcht mit Stichtorf.

Zufälliges Miſchungs-Verhältniß 1 Z.-Ctr. Preßtorf: 0,783 Klafter Stichtorf.

Bei Nutzmeilen	28821	115284
Ueberhaupt brutto	Z.-Ctr. 10393	41572
netto	„ 8973	35892

c) Preßtorf, gemiſcht mit Kohlen.

Zufälliges Miſchungs-Verhältniß 1 Z.-Ctr. Preßtorf: 2,378 Z.-Ctr. Kohlen.

Bei Nutzmeilen	8032	32328
Ueberhaupt brutto	Z.-Ctr. 12531	50124
netto	„ 10789	43156

140 u. 146. Mit Rückſicht darauf, daß die Anzahl der bewegten Plätze in den Perſonenwagen, beziehungsweiſe die in den Güterwagen befindliche Ladefähigkeit und die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden, können auch über die Ausnutzung der Wagen nur annähernde Angaben gemacht werden.

219. Hierin ſind auch die Wittwen- und Waiſenfondsbeiträge ꝛc. (zuſ. 7697 Fl.) und die Einnahmen aus dem Beſtande der Vorjahre (245422 Fl.) enthalten.

220. Werden die vorſtehend aufgeführten Summen von den Geſammt-Einnahmen in Abzug gebracht, dann betragen dieſelben

	für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	für das Jahr 1867
überhaupt	2973696 Thlr.	11894782 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	13929 „	55340 „
„ Kilometer	1849 „	7347 „
„ Nutzmeile	10,09 „	10,09 „

248. Hierin ſind die Beleuchtungskoſten der Betriebs-Lokale enthalten.

264. Außerdem ſind noch zu Bahnerweiterungen und Vermehrung der Betriebsmittel 735755 Thlr. (147151 u. 588604 Thlr.) ausgegeben worden. Einſchließlich dieſer Summen würden die Geſammt-Ausgaben für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866 . . . 1727932 Thlr. und für das Jahr 1867 . . . 6911728 Thlr. betragen haben.

Die reinen Betriebs-Ausgaben, welche ſich ergeben, wenn die vorſtehend aufgeführten, ſowie die auf den Beſtand der Vorjahre geleiſteten Ausgaben und die Pachtzinſe der gepachteten Bahnen und Bahnſtrecken (ſiehe Kol. 263) von der vorgenannten Geſammt-Summe in Abzug gebracht werden, betragen:

	für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	für das Jahr 1867
überhaupt	1389419 Thlr.	5557678 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	6508 „	25856 „
„ Kilometer	864 „	3433 „
„ Nutzmeile	4,72 „	4,72 „

268a. u. c. Für die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867 beträgt die Einnahme mit Ausſchluß der auf den Beſtand der Vorjahre vereinnahmten Beträge (ſiehe Erläuterung zu Kol. 219) . . . . . 26019839 Fl. = 14868479 Thlr.

Die Ausgaben, mit Ausſchluß des Zinſes und der Amortiſationsbeträge der gepachteten Bahnen und Bahnſtrecken, der auf den Beſtand der Vorjahre u. ſ. w. verausgabten Beträge (ſiehe Erläuterung zu Kol. 264) betragen . . . . . 12157422 „ = 6947098 „

Es ergiebt ſich alsdann ein Reinertrag von . . . . . 13862417 Fl. = 7921381 Thlr.

und zwar:

	für die Periode vom 1. Oktober bis ult. 1866	für das Jahr 1867
überhaupt	1584277 Thlr.	6337104 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	7421 „	29484 „
„ Kilometer	985 „	3914 „

Die Strecke München-Ingolſtadt war nur 1½ Monate im Betriebe, es reducirt ſich deshalb das Anlage-Kapital der im Betriebe der Bayeriſchen Staats-Eiſenbahn-Verwaltung ſtehenden Bahnen auf 177308966 Fl. = 101333695 Thlr., ſo daß eine Verzinſung deſſelben zu 7,81 Proc. ſtattgefunden hat, wie hier angegeben. Für den Zeitraum von 12 Monaten würde dieſelbe 6,74 Proc. ergeben.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 . . . . 224,29 Meilen überhaupt und 214,94 Meilen im mittleren Jahresdurchſchnitte,
„ „ 1866 . . . . 213,48 „ „ „ 210,53 „ „ „ „ „

im Jahre 1867 mehr . . 10,81 Meilen überhaupt und 4,41 Meilen im mittleren Jahresdurchſchnitte.

292. Wie in der Erläuterung zu Kol. 264 angegeben, betragen die Brutto-Ausgaben 6911728 Thlr., welche dieſer Vergleichung (correſpondirend mit dem Vorjahre) zu Grunde gelegt ſind.

327a. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgeführt.

3. Herzogl. Braunschweigische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1. die Hauptbahn von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze über Braunschweig und Wolfenbüttel nach Oschersleben . . . . . 11,23 Meilen,
2. die Zweigbahnen a) von Wolfenbüttel über Börßum und Vienenburg nach Harzburg . . 4,43 „
   b) von Börßum über Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze . 14,22 „
   c) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn) . . . . . 2,31 „
   d) von Büddenstedt nach dem Trendelbusche . . . . . 0,30 „

zusammen 33,19 Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Braunschweigischen Bahnen den Betrieb der angrenzenden Preuß. Staatsbahn von Vienenburg nach Goslar von . . . . . 1,72 „ in der Weise übernommen, daß alle Einnahmen der Königl. Eisenbahn-Verwaltung in Hannover zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung für den Betrieb in einem, den Selbstkosten entsprechenden Maaße entschädigt wird.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 34,91 Meilen.

II. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden neu angeschafft:

17 Lokomotiven und 13 Tender für 335651 Thlr., | 16 sechsrädrige Gepäckwagen für 39935 Thlr.
10 sechsrädrige Personenwagen für 31174 „ | 51 vierrädrige bedeckte Güterwagen für 116185 „
141 vierrädrige offene Kohlen- und Coakswagen für . 173585 Thlr.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

11. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:
    a) für die Braunschweigischen Bahnen zu . . . . . 33,3 Meilen,
    b) „ „ Preuß. Bahn von Vienenburg nach Goslar zu . . . . . 1,75 „
13. Die Bahnstrecke von der Hannoverschen Grenze bei Bechelde bis Oschersleben von 11,23 Meilen ist doppelgeleisig.
14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 142 enthalten.

96d. u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der Hannoverschen Staats- und der Köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupé's und 27 Gepäckwagen, sämmtlich 6rädrig. Die Anschaffungskosten dieser Wagen betragen 234504 Thlr., an welchen die Braunschweigische Verwaltung mit $^{37}/_{100}$ = 42210 Thlr. participirt.

105. Schneepflüge auf Rädern sind nicht vorhanden, es werden vielmehr die hier aufgeführten an den Lokomotiven befestigt.

125. Außerdem wurden auch Holzkohlen verwendet. Der Verbrauch betrug 32414 Cbfß. überhaupt und 0,12 Cbfß. pro Nutzmeile.

130c. Zur Feuerung der Lokomotiven sind 174260 Z.-Ctr. Coaks und 565006 Z.-Ctr. Steinkohlen, überhaupt 739266 Z.-Ctr. brutto und 572470 Z.-Ctr. netto verbraucht.

136a. Der Durchschnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 3,136 Sgr.

154b. Diese 33383 Meilen sind von einer Gußstahl-Achse aus Bochum und die 33416 Meilen von einer Gußstahl-Achse von Krupp zurückgelegt worden.

155b. Ein Puddelstahl-Radreifen aus Hörde hat 54551 Meilen und ein Gußstahl-Radreifen aus Bochum 33383 Meilen zurückgelegt.

158—160. Dies ist die Anzahl der ausgegebenen Billets. Für die auf Retourbillets beförderten Personen in der II. u. III. Klasse werden einfache Billets der nächst höheren Klasse und für die I. Klasse ein Billet dieser und ein Billet III. Klasse ausgegeben. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden sind, wird nicht geführt, in Wirklichkeit ist aber die Zahl der beförderten Personen höher, als die der ausgegebenen Billets.

161. Die hier aufgeführten Personen sind auf der 0,3 Meilen langen Strecke von Holzminden bis zur Grenze befördert worden. Auf den übrigen Strecken ist die 4. Wagenklasse noch nicht eingeführt.

207, 218, 221, 236, 262, 265a. u. 265b. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Bahnlänge von 33,19 M. = 249,28 Kilometern zu Grunde, weil weder die Einnahmen, noch die Ausgaben der Strecke Vienenburg-Goslar in den bezüglichen Summen enthalten sind. Die Entschädigung, welche die Braunschweigische Verwaltung für die Betriebsleitung dieser Strecke erhalten hat, beträgt pro 1867 . 21154 Thlr.

214c. Dies sind die Einnahmen für Militär-Effekten.

226. Hierin sind auch die Unterhaltungskosten der Wasserstationen enthalten.

230. Desgleichen hier die Kosten der Heizung der Bahnhofs-Gebäude.

243. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Telegraphen und Bahnhöfe enthalten.

270—276. Dem Ueberschusse von . . . . . 1495828 Thlrn.
treten noch hinzu:

zu übertragen 1495828 Thlr.

übertragen	1495828	Thlr.
a) der Bestand aus dem Vorjahre von	984293	„
b) die Erstattungen des Extrabaufonds von	5972	„
Diese	2486093	Thlr.

sind, wie folgt, verwendet:

a) für Neubau-Gegenstände	59606	„
b) Zuschuß zum Erneuerungsfonds	669270	„
c) Zuschuß zum Börßum-Jerxheimer Baufonds	31048	„
d) an die Staatskasse abgeliefert	1404131	„
e) auf die Betriebs-Rechnung pro 1868 übertragen	226039	„
f) zu sonstigen Zwecken	95999	„
Summa wie oben	2486093	Thlr.

355. Hierin sind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

4. Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betrieb.** Am 1. Januar 1867 wurde die Bahnstrecke von Neubrandenburg bis zur Preußisch-Mecklenburgischen Landesgrenze (3,8 Meilen) eröffnet und hiermit die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben.

An der Landes-(Bahn-)Grenze ist ein Uebergangs-Bahnhof nicht angelegt, ein solcher befindet sich an der Station Straßburg der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Aus diesem Grunde coursiren die Personen- und Güterzüge der Großherzogl. Friedrich Franz Eisenbahn auch auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Strecke von der Landesgrenze bis Straßburg von . . . . . 0,7 Meilen, gegen eine mit der genannten Gesellschaft vereinbarte und von dieser zu zahlende Geld-Entschädigung.

Ein ähnliches Verhältniß findet auch auf der, der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Bahnstrecke Güstrow-Bützow statt, jedoch mit dem Unterschiede, daß für diese Strecke die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn nur die Wagen und das Wagen-Begleitungs-Personal, nicht aber die Lokomotiven stellt.

Der Bahnhof Güstrow (Station der Mecklenburgischen Eisenbahn) wird von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn mitbenutzt, auch fungiren die auf dieser Station beschäftigten Beamten der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft gleichzeitig für die Friedrich-Franz-Eisenbahn gegen, nach den Verkehrs-Resultaten zu berechnende Geld-Entschädigungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

121 u. 122. Die Lokomotiven der Friedrich-Franz-Eisenbahn beförderten die planmäßigen Züge auf der, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke von der Landesgrenze bis Straßburg (siehe ad I. dieses Berichts) und haben zurückgelegt:

vor Courier- und Schnellzügen 1022 Meilen, vor Personenzügen 513 Meilen, vor Güterzügen 511 Meilen, leer 2 Meilen, zusammen 2048 Meilen,

welche in den Kol. 121a.—c., g. u. h. mitenthalten sind.

Bei allen, auf Leistungen, Verbrauch ꝛc. der Lokomotiven bezüglichen Angaben sind 48524 Nutzmeilen, bei den auf Verkehrs- und Finanz-Ergebnisse bezüglichen dagegen 46478 Nutzmeilen in Ansatz gebracht worden.

166b. Freigewicht auf Gepäck wird mit 50 Pfd. für jedes Billet gewährt. Eine Notirung des Freigewichts findet nicht statt.

227. Dies sind die Unterhaltungskosten der electro-magnetischen Telegraphen, diejenigen der optischen Telegraphen sind in Kol. 229 mitenthalten.

230. Hierin sind auch die Kosten der Erleuchtung der Wärterlokale und der Nachtsignale enthalten.

240. Ebenso sind hierin die Kosten der Wasserhebung für die Lokomotiven enthalten.

5. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim** (1,24 Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 145, sowie die vorhergehenden Jahrgänge nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,63 Meilen und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 Meilen (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-Eisenbahn befahren wird.

177c. Außerdem wurden noch 40 Leichen befördert.

211b. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eil- und Frachtgüter, Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 208, 210, 211, 212, 214b u. c und 216 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

213. Hier ist die Einnahme für Extrazüge aufgeführt worden.

6. Bebra-Hanauer Eiſenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eiſenbahn iſt Eigenthum des Staats und wird durch die „Königl. Preuß. Eiſenbahn-Direktion zu Kaſſel“ verwaltet.

Außerdem leitet die genannte Direktion ſeit dem 1. April 1867 den Betrieb der Heſſiſchen Nordbahn (früheren Kurfürſt Friedrich Wilhelms Nordbahn).

II. **Bahngebiet.** Von der Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken:

Bebra-Hersfeld von	1,8	Meilen	am 22. Januar 1866,
Hersfeld-Fulda von	5,7	„	„ 1. Oktober 1866,
Hanau-Wächtersbach von	4,3	„	„ 1. Mai 1867.

Es waren mithin ult. 1867 im Betriebe . . . . . 11,8 Meilen, welche mit Rückſicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke einen mittleren Jahresdurchſchnitt von . . 10,1 Meilen ergeben.

Von den ult. 1867 noch im Bau begriffenen Strecken wurden eröffnet: Wächtersbach-Steinau (1,8 M.) und Fulda-Neuhof (1,8 M.) am 1. Juli 1868, die Strecke Steinau-Neuhof (3,9 M.) dagegen am 15. Dezember 1868.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14b. Wie ad II dieſes Berichts angeführt, wurde die letzte Strecke der Bahn erſt im Jahre 1868 eröffnet.

76—85. Das verwendete Anlage-Kapital kann erſt nach Beendigung des Baues der ganzen Linie angegeben werden.

268. Dieſer Procentſatz kann nicht angegeben werden, weil die Höhe des verwendeten Anlage-Kapitals noch nicht feſtſteht.

285. Es waren im Betriebe:

im Jahre 1867	11,8	Meilen	überhaupt	und	10,4	Meilen	im	mittleren	Jahresdurchſchnitte,
„ „ 1866	7,5	„	„	„	3,12	„	„	„	„
im Jahre 1867 mehr	4,3	Meilen	überhaupt	und	7,28	Meilen	im	mittleren	Jahresdurchſchnitte.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht ſtattfinden, weil die erſten Strecken der Bahn im Jahre 1866 nur 11 reſp. 3 Monate (ſiehe oben ad II) im Betriebe waren.

7. Hannoverſche Staats-Eiſenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) von Hannover bis zur Braunſchweigiſchen Grenze und von Hannover bis zur Schaumburg-Lippeſchen Grenze	13,55	Meilen,
2) Löhne-Osnabrück 6,34 Meilen und Weſtfäliſche Grenze bei Salzbergen 17,80 M., zuſammen	24,14	„
3) Lehrte-Celle-Uelzen-Lüneburg-Harburg 20,49 M. nebſt der Zweigbahn Lüneburg-Hohnſtorf 2,13 M., zuſammen	22,62	„
4) Wunſtorf-Verden-Bremen-Geeſtemünde 21,64 M. nebſt der Zweigbahn Burg-Leſum-Vegeſack 0,79 M., zuſammen	22,43	„
5) Hannover-Nordſtemmen-Kreienſen-Kaſſel 22,09 M. mit der Zweigbahn Nordſtemmen-Hildesheim-Lehrte 4,84 M., zuſammen	26,93	„
6) die Zweigbahn Goslar-Vienenburg von 1,72 M., deren Betrieb von der Herzogl. Braunſchweigiſchen Verwaltung in der Weiſe übernommen iſt, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wegegen die Braunſchweigiſche Verwaltung eine Vergütigung für den Betriebsdienſt erhält;		
7) die am 1. Auguſt 1867 dem Betriebe übergebene Zweigbahn Göttingen-Arenshauſen	2,67	„
zuſammen	112,34	Meilen.

Hierzu kommen noch die gepachteten Strecken:

a) von der Grenze bei Bückeburg bis Minden . . . . . 0,57 M.		
b) von Minden bis Löhne (von der Hannoverſchen Verwaltung nur mitbenutzt) . . 2,75 „ von der Köln-Mindener Eiſenbahn-Geſellſchaft;	3,32	„
c) von Osnabrück bis Rheine 6,17 M. und von Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen 0,78 M., zuſammen . . . . . von der Weſtfäliſchen Staats-Eiſenbahn-Verwaltung.	6,95	„
Mithin Geſammt-Betriebslänge	122,61	Meilen.
Der mittlere Jahresdurchſchnitt berechnet ſich mit Rückſicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Göttingen-Arenshauſen auf	121,05	Meilen.

Außerdem befinden ſich noch im Betriebe:

a) eine Zweigbahn am Piesberge (der Stadt Osnabrück gehörig) von	0,23	„
b) die Zweigbahn Geeſtemünde-Bremerhaven	0,53	„

welche aber nur für den Güterverkehr benutzt werden und deshalb in den vorliegenden ſtatiſtiſchen Notizen unberückſichtigt geblieben ſind.

II. Ueber die **Eigenthums-Verhältnisse** der im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden auswärtigen Bahnstrecken ist in der Statistik pro 1860 S. 5 der Berichte das Nähere mitgetheilt. Dort sind auch die Pachtverhältnisse und die Abrechnungen mit den Eigenthümern dieser Strecken erläutert. Veränderungen in diesen Verhältnissen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

Die Herauszahlungen an die Eigenthümer haben für das Jahr 1867 betragen:

an die General-Kasse in Kassel für die Strecke von der Grenze bis Hafte	98 188	Thlr.
und für die Mitbenutzung des Bahnhofes Kassel	9045	„
an Schaumburg-Lippe für die Strecke von der Grenze bis Bückeburg	237 450	„
an die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke von der Lippeschen Grenze bis Minden . . . . . 21098 Thlr.		
und für die Mitbenutzung von Minden-Löhne . . . . . 40000 „	61 098	„
an die Westfälische Eisenbahn-Verwaltung für die Strecke Osnabrück-Rheine-Grenze bei Salzbergen	119257	„
an Bremen für die gemeinschaftlich gebauten Bahnstrecken Wunstorf-Bremen-Geestemünde und Burg-Lesum-Vegesack	420 508	„
zusammen	945546	Thlr.

gegen 874779 Thlr. im Vorjahre, im Jahre 1867 also mehr 70767 Thlr.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 16 Lokomotiven, 6 Tender, 5 Personenwagen, 170 bedeckte und 94 offene Güterwagen vermehrt, wogegen 2 Lokomotiven und 19 Arbeitswagen ausrangirt wurden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—82 u. 84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, da das Anlage-Kapital für die im Hannoverschen Betriebe stehenden Strecken nur summarisch bekannt ist.

85 u. 86. Das Anlage-Kapital, welches nach der am 1. Januar 1867 erfolgten Abgabe der Staats-Telegraphen-Linien an die Bundes-Telegraphen-Verwaltung sich auf die hier aufgeführten 56330970 Thlr. reducirt, enthält auch die Baukosten der unter Verwaltung der Hannoverschen Direktion stehenden Bahnstrecken auswärtiger Eigenthümer, weshalb den Durchschnitts-Berechnungen (Kol. 86) $114{,}_{06} + 10{,}_{27} = 124{,}_{33}$ Meilen zu Grunde liegen.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Hannoversche Verwaltung noch gemeinschaftlich mit den Köln-Mindener und Braunschweigischen Verwaltungen 36 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Der Hannoversche Antheil an diesen Wagen ist etwa $\frac{1}{4}\left(\frac{14{,}_5}{61}\right)$ und beträgt 55358 Thlr.

114a u. 115a. Hierin sind die vorstehend aufgeführten 55358 Thlr. (41425 resp. 13933 Thlr.) mitenthalten.

135. Bei Berechnung des Quantum Brennmaterials pro Achsmeile sind, wie in früheren Jahren, 200 Ctr. Torf = 100 Ctr. Steinkohlen = 100 Ctr. Coaks gerechnet worden.

149c. Die gemeinschaftlichen Verbands-Personenwagen (siehe Erläuterung zu Kol. 96d.) legten auf den Hannoverschen Eisenbahnen 297463 Achsmeilen, die gemeinschaftlichen Verbands-Gepäckwagen 133807 Achsmeilen und die Preuß. Postwagen 69050 Achsmeilen zurück. Dieselben sind hierin mitenthalten, weil eine Trennung der von den fremden Wagen auf den Hannoverschen Eisenbahnen zurückgelegten Achsmeilen nach den einzelnen Kategorien derselben nicht erfolgt.

152a. Aus dem in der vorstehenden Erläuterung angeführten Grunde können die von den Personen-, Gepäck- und Güterwagen zurückgelegten Achsmeilen auch nur summarisch angegeben werden.

158—160. Von den hier aufgeführten Personen sind 574675 mit Retourbillets befördert worden, und zwar: 109445 in der I. Klasse, 454629 in der II. Klasse und 10601 in der III. Klasse. Diese Billets haben eintägige Gültigkeit. Es wird für die Hin- und Rückfahrt in der

I. Klasse ein einfaches Billet I. Klasse und ein solches III. Klasse,
II. „ „ „ „ I. „
III. „ „ „ „ II. „ ausgegeben.

161. Die IV. Wagenklasse wurde im Oktober 1867 in beschränktem Umfange eingeführt, daher die geringe Anzahl der in derselben beförderten Personen.

178. Außerdem sind noch 1940 Ladungen Pferde u. 15066 Ladungen Rindvieh und andere Thiere befördert worden.

184. Hierin sind auch die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen enthalten.

201e. In dieser Summe sind 40913 Thlr. Einnahme für Extrazüge enthalten.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der optischen Telegraphen und der Wärterlokale enthalten.

249. In Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung der Hannoverschen Bahnen sind hier nur 39641 Thlr. in Ausgabe und in Kol. 219 nur 59140 Thlr in Einnahme gestellt. Die Höhe der berechneten Wagenmiethe ist in Kol. 156 u. 157 ersichtlich gemacht.

290. Bei der Vergleichung der Einnahmen mit denjenigen des Vorjahres ist die in den letzteren enthaltene Summe von 156579 Thlrn. aus dem gesammten Depeschen-Verkehre außer Ansatz geblieben, weil die Staats-Telegraphen-Linien an die Bundes-Telegraphen-Verwaltung übergegangen sind und in den Ergebnissen des Jahres 1867 eine Einnahme aus diesem Verkehrszweige nicht mehr in dem Umfange erscheint, wie in den früheren Jahren.

8. Main-Weser-Bahn.

I. Ueber die Organisation der **Verwaltung,** ihre Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes, über die mit der Hessischen Nordbahn gemeinschaftliche Strecke Kassel-Guntershausen (1,$_{45}$ Meilen) nebst den Werkstätten und

dem Materialien-Magazin in Kassel, sowie über die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Main-Weser-, der Main-Neckar-, der Taunus- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn zu Frankfurt a. M., die Personen- und Güter-Abfertigung der Homburger Eisenbahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Frankfurt a. M., die Personen-Abfertigung der Köln-Gießener Bahn auf dem Main-Weser-Bahnhofe zu Gießen und die der Hannoverschen Südbahn auf dem mit der Hessischen Nordbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe zu Kassel enthalten die Jahrgänge 1860 und 1862 der Statistik (Seite 7 und 8 der Berichte) spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1867 wurden auf der Station Borken ein Güterschuppen mit Zufuhrweg, auf der Station Zimmersrode ein Produktenplatz, auf der Station Kirchhain ein Kohlenplatz hergestellt. Ferner wurden 12 Familienhäuser für Wärter und 2 Wärterbuden erbaut und die Geleise auf den Stationen um 403,2 Ruthen verlängert.

Zu der in der Statistik pro 1865 (S. 142 u. 143) näher erläuterten Umlegung der alten Geleise wurden im Jahre 1867 . . 7736½ Stück Schienen à 18′ engl. } des neuesten 5⅞ Zoll pr. hohen Profils,
76 „ „ à 16′ „ }
1284 „ „ à 18′ „ } des neueren 4⅞ Zoll pr. hohen Profils,
8 „ „ à 16′ „ }

verwendet und hiermit 5,43 Proc. aller Geleise umgelegt.

Schwellen wurden 19331 Stück (3,92 Proc.) ausgewechselt.

Die Kosten dieser Materialien, sowie die der Umlegung selbst, fallen in Ermangelung eines Reservefonds den Ausgaben des laufenden Jahres zur Last.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden beschafft: 3 Schnellzugs- und 4 Güterzugs-Lokomotiven mit Tender, 36 bedeckte Güterwagen und 18 offene zu 200 Centner Tragfähigkeit.

IV. Der **Betrieb** wurde in Folge eines außergewöhnlichen Hochwassers der Lahn während 1½ Tage unterbrochen.

V. **Verkehrs-Verbindungen.** Hierüber, wie über die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen in den Schnellzügen enthalten die früheren Jahrgänge der Statistik spezielle Mittheilungen.

VI. **Ausnutzung der Transportmittel.** Jede Achse von Personenwagen I. und II. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 3,24 Personen und brachte ein 0,4789 Thlr. im Jahre 1867,
„ 2,85 „ „ „ „ 0,4159 „ „ „ 1866,
„ 3,59 „ „ „ „ 0,5295 „ „ „ 1865,
„ 3,60 „ „ „ „ 0,5274 „ „ „ 1864.

Jede Achse von Personenwagen III. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 6,57 Personen und brachte ein 0,4995 Thlr. im Jahre 1867,
„ 8,02 „ „ „ „ 0,5755 „ „ „ 1866,
„ 5,655 „ „ „ „ 0,4617 „ „ „ 1865,
„ 5,54 „ „ „ „ 0,4537 „ „ „ 1864.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck- und Viehwagen-Achse kam durchschnittlich

eine Belastung von 36,1 Ctr. und eine Einnahme von 9,603 Sgr. im Jahre 1867,
„ „ „ 33,98 „ „ „ „ „ 9,640 „ „ „ 1866,
„ „ „ 29,96 „ „ „ „ „ 9,933 „ „ „ 1865,
„ „ „ 29,95 „ „ „ „ „ 9,804 „ „ „ 1864.

Die leer gelaufenen Güter- ꝛc. Wagen betrugen 28,7 Proc. der beladenen oder täglich 110 Achsen über die ganze Bahn, gegen 25,84 Procent und täglich 98 Achsen pro 1866,
18,26 „ „ „ 67 „ „ 1865.

Die sehr erheblich ungünstigere Steigerung dieses Procentsatzes findet Begründung in den nur in einer Richtung beladen laufenden Kohlenwagen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn (von 0,01 zu 0,01 Meilen) und in allen sonstigen Beziehungen wird die geographische Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt. Von dieser Bahnlänge kommen: auf Königl. Preuß. Gebiet . . . . 18,1694 Bahnmeilen und
„ Großherzogl. Hessisches Gebiet . . 8,8306 „

85 u. 86. Auf dieses Baukapital sind von der Hessischen Nordbahn und der Hannoverschen Südbahn ersetzt bezieh. noch zu ersetzen 1132694 Thlr. 4 Sgr.; es beträgt also das für die Main-Weser-Bahn verbliebene

Baukapital	16087731 Thlr.
pro Meile Bahnlänge.	608692 „
„ Kilometer Bahnlänge.	80794 „

141. Die Post stellt bei einigen Zügen ihre eigenen Wagen ein, deren Achsmeilen hier angegeben sind. In anderen Zügen wird ihr Seitens der Eisenbahn-Verwaltung der Raum eines ganzen oder halben Wagens gestellt; die auf letztere Weise zurückgelegten 30794 Achsmeilen sind in Kol. 194 mitenthalten.

146. Bei der Main-Weser-Bahn findet eine Notirung der Güter nach den zum Transporte verwendeten Wagen-Kategorien nicht statt, es werden in den Gepäckwagen Eilgut und in den Güterwagen Betriebsdienst- und Baugüter verladen. Aus diesem Grunde kann die Belastung der Güterwagen nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden.

Wie ad VI. dieses Berichts bereits mitgetheilt, betrugen die leer gelaufenen Güterwagen 28,7 Proc.

der beladenen; es war jede beladene Güterwagen-Achse durchschnittlich mit 36,1 Ctr. per Achse belastet, was einer Ladungsfähigkeit von 51,21 Proc. entspricht.

165. Hierin sind 9033 Ctr. Gepäck der Auswanderer enthalten, welches zum Tarifsatze des Frachtgutes I. Klasse befördert wird.

169 u. 183b. Die zu Kolonne 141 erläuterte Einrichtung gestattet die Notirung der Postgüter nicht. Nimmt man an, daß jede von der Post benutzte Achse mit 50 Ctr. belastet gewesen ist, dann beträgt die Anzahl der geförderten Centnermeilen 8740584.

220 u. 264. Als Rückstände aus dem Jahre 1866 wurden außerdem noch 18102 Thlr. 21 Sgr. vereinnahmt und 93 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf. verausgabt.

9. Nassauische Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** Die Erweiterung der Bahnhofs-Anlagen und Stations-Gebäude zu Schierstein, Walluf und Eltville wurden in Angriff genommen, das zweite Geleise im Bahnhofe zu Aßmannshausen ausgeführt und eine neue Haltestelle am Rupbachthale oberhalb Laurenburg behufs Verladung von Bergwerks-Produkten angelegt.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 148 offene Güterwagen (Erzwagen) vermehrt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 148 speziell angegeben.

169 u. 209. Im ersten Semester 1867 fand die Beförderung der Postgüter gegen eine Pauschal-Vergütigung, im zweiten Semester 1867 dagegen nach Maaßgabe des Reglements über die Verhältnisse der Post zu den Preuß. Staats-Eisenbahnen statt. Aus diesem Grunde ist eine Notirung des Gewichts nicht erfolgt.

197 u. 200. Wegen der im ersten Quartal 1867 beförderten Depeschen fand eine Abrechnung mit der Staats-Telegraphen-Verwaltung nicht statt. Die Anzahl der im 2ten, 3ten und 4ten Quartale expedirten Privat-Depeschen betrug 20271 und der Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung 3098 Thlr. 26 Sgr. 4 Pfge.

281. Ein Erneuerungsfonds besteht nicht, es sind aber in Kol. 283 diejenigen Ausgaben aufgeführt, welche der Erneuerungsfonds zu tragen hätte, wenn ein solcher existirte.

10. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,
2) die, einen integrirenden Theil der Hauptbahn bildende Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn, von welcher die ersten Strecken im Jahre 1865 in Betrieb gesetzt worden sind,
3) die 1,43 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort mündenden Bahnen unter einander verbindet und nur zum Gütertransport benutzt wird. Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867:

1) die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar:

a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau } beide doppelgeleisig	47,35	Meilen,
b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz . . . . . }	3,76	„
c) die Verbindungsbahn in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe	0,31	„
zusammen	51,62	Meilen;

2) die Schlesische Gebirgsbahn mit den Strecken:

a) Kohlfurt-Lauban-Reibnitz (Warmbrunn)-Hirschberg	9,79	Meilen,
b) Hirschberg-Dittersbach-Waldenburg, eröffnet am 15. August 1867	6,88	„
c) Görlitz-Lauban	3,40	„
zusammen . .	20,07	„
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Hirschberg-Waldenburg der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	15,31	Meilen.

Den sämmtlichen Durchschnittsberechnungen (mit Ausnahme der Kol. 86) liegen deshalb 51,62 + 15,31 = 67,43 Meilen zu Grunde.

III. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Im Jahre 1867 wurden 35575 lfde. Ruthen Geleise und 70614 Schwellen ausgewechselt. Vermehrt wurden die Geleise auf den Stationen der Hauptbahn um 2243 lfde. Ruthen und 80 Stück Ausweichungen.

2. **Stationsbauten.** Der schon im Jahre 1866 begonnene Bau eines neuen Verwaltungs-Gebäudes in Berlin wurde 1867 beendet, ebenso wurde der im Vorjahre erbaute Lokomotivschuppen um 8 Stände erweitert.

Ferner wurden 1867 begonnen und resp. vollendet in Station Berlin: der Bau eines dritten neuen Güterschuppens, eines neuen Stationsgebäudes (noch nicht beendet) und einer Coaks- und Kohlenbanse;

in Haltestelle Rummelsburg: der Bau eines neuen Stations-Gebäudes, einer neuen Vieh-Entladungsstelle und eines Viehhofes;

in Station Frankfurt a. O.: der Bau eines Arbeitsschuppens, zum Anfertigen von Weichen und Herzstücken;

in Station Kohlfurt wurden die bereits 1866 begonnenen Bauten eines neues Empfangs-Gebäudes, einer neuen Gas-Anstalt, mit zugehörigem Beamten-Wohnhaus, Stallgebäude ꝛc. vollendet;

in Station Lissa: der Bau eines neuen Wasserstations-Gebäudes;

in Station Breslau: der Bau eines Güterschuppens für steuerpflichtige Güter, eines Güterschuppens für ankommende Güter, von 6 neuen Drehscheiben, 3 neuen Brunnen, eines Lokomotivschuppens, einer Kohlenbanse und eines neuen Werkstätten-Gebäudes;

in Station Görlitz: der Bau zweier Lokomotivschuppen nebst vorliegenden Drehscheiben, eines Wasserstations- und Uebernachtungs-Gebäudes, einer Unterführung, zweier neuer Güterschuppen und die Anlage verschiedener provisorischer Baulichkeiten Behufs Umbaues des ganzen Bahnhofes.

Außer den voraufgeführten wurden noch diverse kleinere Bauten, als: Veränderung und Verlegung der Kanäle, der Fahrstraßen, Bau von Rampen, Feuergruben, Lastkrähnen, Retiraden, Herrichtung von Kohlenlagern, Plätzen, Umwährungen u. s. w. auf den verschiedenen Stationen ausgeführt.

3. **Telegraphen.** Von Berlin bis Coepenick wurde eine neue fünfte Drahtleitung hergestellt. Auch wurden 3 optische Telegraphen aufgestellt und 14 neue Glockenhäuschen erbaut.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden neu beschafft: 29 neue Lokomotiven mit Tender, 24 vierrädrige Personenwagen III. und 10 vierrädrige IV. Klasse, 400 bedeckte Güterwagen, 100 eiserne und 300 hölzerne Kohlenwagen.

Ausrangirt wurden im Jahre 1867: 1 Lokomotive mit Tender, 22 bedeckte und 1 offener achträdriger Güterwagen, 3 bedeckte und 1 offener sechsrädriger Güterwagen, 1 vierrädriger bedeckter Viehwagen und 3 achträdrige offene Viehwagen.

V. **Personen-Verkehr.** Eine Veränderung des Personengeld-Tarifs hat im Jahre 1867 nicht stattgefunden, jedoch sind vom 20. April ab Retourbillets II. und III. Klasse mit 3 Tagen Gültigkeit zu ⅔ des gewöhnlichen Fahrpreises für alle Stationen eingeführt, auch für die Sommer-Monate vom 15. Mai bis 15. Oktober dergleichen Billets von Berlin nach Görlitz, Reibnitz und Hirschberg mit sechswöchentlicher Gültigkeit ausgegeben.

Der Transport einer Person auf eine Meile hat im Jahre 1867 gekostet . . . 1 Sgr. 10,43 Pfge.

VI. **Güter-Verkehr.** Zur Erleichterung des Verkehrs sind mehrere billige Spezial-Tarife eingeführt werden, z. B. für künstliche Düngungsmittel, Rohzucker und Farin unter Steuervergütigung zum Export aus dem Zoll-Vereinsgebiet ꝛc. Außerdem sind mehrere direkte Güterverkehre theils ausgedehnt, theils neu eingeführt worden.

Der Transport eines Centners Fracht auf eine Meile hat im Jahre 1867 gekostet . . . 1,09 Pfge.

VII. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2589 Betheiligten und einem Kassenbestande von 22308 Thlrn. ult. 1867.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Ueber das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 149 nähere Mittheilungen.

Das verwendete Anlage-Kapital betrug ult. 1866	34764459	Thlr.
Hierzu kommen pro 1867:		
a) Ueberweisungen aus der Staats-Anleihe vom Jahre 1867	1500000	„
b) Ueberweisungen aus den Betriebs-Ueberschüssen der Staats-Eisenbahn-Verwaltung	788000	„
c) Ueberweisungen aus den Betriebs-Ueberschüssen (siehe Kol. 90b.)	239244	„
sowie die im Vorjahre unverwendet gebliebenen	272509	„
zusammen	37564212	Thlr.
Als Bestand verblieben Ende 1867	478779	„
Es beträgt mithin das verwendete Anlage-Kapital	37085433	Thlr.

82. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

84. Hierin sind 1414173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

90 a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 76—85 aufgeführten Summen bereits mitenthalten.

121c. Die von den Lokomotiven als vorgelegte Reserve-Maschinen zurückgelegten 69344 Meilen sind bereits in den Kol. 121a—c mitenthalten.

128a u. 130c. Der Coaks ist nicht mit den Steinkohlen gemischt, sondern es sind theils Coaks — namentlich auf den Bahnhöfen — theils Steinkohlen in der Art verwendet, daß, wenn das eine der Materialien gebraucht wurde, das andere ausgeschlossen war.

Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt brutto 233,07 Z.-Pfd. und netto 185,01 Z.-Pfd. Steinkohlen resp. brutto 213,64 Z.-Pfd. und netto 169,59 Z.-Pfd. Coaks.

135. Das verbrauchte Quantum Coaks ist in der Weise auf Steinkohlen reducirt, daß 330 Z.-Pfd. Coaks = 1 Tonne Steinkohlen gerechnet sind.

137a. In dieser Summe sind die Selbstkosten für den Transport des Brennmaterials auf der eigenen Bahn mit 53736 Thlr. nicht in Ansatz gebracht worden.

140. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt:

bei der Niederschlesisch-Märkischen-Eisenbahn 33,59 Proc., bei der Schlesischen Gebirgsbahn 22,575 Proc.

141. Die Postwagen sind Eigenthum der Postverwaltung und haben auf der eigenen Bahn 499727 und auf fremden Bahnen 37890 Achsmeilen zurückgelegt. Postwagen fremder Bahnen legten auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 40415 Achsmeilen zurück.

267. Mit Ausschluß der zu Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen ꝛc. verwendeten Summen (siehe

Erläuterung zu Kol. 277 ꝛc. und 281 ꝛc. würden die Ausgaben 44,57 Proc. der Brutto-Einnahmen absorbirt haben.

268c. Das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beträgt 37085433 Thlr. und dasjenige der Schlesischen Gebirgsbahn 10365213 Thlr., zusammen 47450646 Thlr. Der Ueberschuß gegen diese Summe verglichen, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 6,35 Proc. Mit Ausschluß des Ueberschusses der Schlesischen Gebirgsbahn würde sich dagegen das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu 8,07 Proc. verzinst haben.

272. Die Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von 10000000 Thlrn. unterliegen auch der Amortisation, wozu ½ Proc. des Kapitals und die ersparten Zinsen verwendet werden.

Für das noch nicht amortisirte Kapital von 7244700 Thlrn. sind bezahlt:

a) an Zinsen	291710 Thlr.
b) an Amortisationsbeträgen	96100 „
zusammen	387810 Thlr.

273. Die event. Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds pro 1866 würden betragen haben:

für den Reservefonds	6795 Thlr.
„ „ Erneuerungsfonds	736285 „
zu Erweiterungen ꝛc. der Anlagen, Vermehrung der Betriebsmittel ꝛc.	207701 „
zusammen	950781 Thlr.

Dieselben sind unter den Ausgaben Kol. 224—228, 246 u. 247 bereits aufgeführt.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve und Erneuerungsfonds bestehen bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . .	3728 Thlr.
	für Betriebsmittel (Kol. 279b) . . .	3067 „
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . .	544053 Thlr.
	für Betriebsmittel (Kol. 283b). . .	398115 „

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre	1867	überhaupt	71,69	Meilen	und im	mittleren	Jahresdurchschnitte	67,43	Meilen,
„ „	1866	„	64,81	„	„ „	„	„	63,89	„
pro	1867	mehr überhaupt	6,88	Meilen	und im	mittleren	Jahresdurchschnitte	3,54	Meilen.

11. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preuß. Ostbahn umfaßte ult. 1867:

1) die Hauptbahn von Berlin über Frankfurt a. O., Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . . 103,06 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Cüstrin nach Frankfurt a. O. . . . . 4,0 „
   b) von Bromberg über Thorn nach Otloczyn . . . . . 8,35 „
   c) von Dirschau über Danzig nach Neufahrwasser . . . . . 5,64 „
3) die Verbindungsbahnen:
   a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen . . 0,16 „
   b) zwischen dem Grenzbahnhofe Otloczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird, . 0,57 „

zusammen 121,78 Meilen.

Die Strecken Berlin-Gusow von 8,43 Meilen und Danzig-Neufahrwasser (siehe ad 2c) von 1,50 Meilen wurden am 1. Oktober 1867 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht hierauf berechnet sich für alle im Betriebe gewesenen Linien ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . 114,93 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Im Jahre 1867 wurde das zweite Geleise auf der 10,943 Meilen langen Strecke Berlin-Cüstrin hergestellt und der Bau desselben auf den Strecken Zantoch-Driesen und Filehne-Schneidemühl in Angriff genommen. Auch wurden mit Rücksicht auf den Nothstand der Provinz Preußen im Bereiche dieser Provinz auf einzelnen Punkten Erdarbeiten für die Anlage des zweiten Geleises ausgeführt.

2. **Stationsbauten.** Auf Bahnhof Bromberg wurde ein neuer poligonaler Lokomotivschuppen für 16 Maschinen mit einem Anbau und ein Tunnel als Zugang für die Werkstatts-Arbeiter erbaut.

Auf Station Hohenstein wurde ein Familienhaus für einen Bahnmeister und 4 Arbeiter, in Elbing ein Wohnhaus für 6 Familien mit den erforderlichen Neben-Anlagen erbaut. Auf dem Bahnhofe Königsberg wurde ein Güterschuppen durch einen Anbau um 4320 □Fuß vergrößert, ein Lokomotivschuppen für 10 Maschinen und ein Werkstattsgebäude von 31795 □Fuß Grundfläche neu erbaut.

Der Bau eines definitiven Empfangsgebäudes mit Neben-Anlagen auf dem Bahnhofe Stallupönen wurde in Angriff genommen.

3. **Telegraphen.** Im Laufe des Jahres 1867 ist für die Strecke Cüstrin-Terespol ein eigenes Stangen-Alignement mit 3 Bahn-Telegraphen-Leitungen hergerichtet. Der Bau wird in der Weise fortgesetzt, daß nach 2 Jahren

die Bahn von Berlin bis Danzig und Eydtkuhnen ein eigenes Alignement mit 3 Leitungen und auf den Zweigbahnen Frankfurt-Cüstrin und Bromberg-Thorn ein solches mit 2 Leitungen besitzt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 vermehrt um 16 Lokomotiven, 15 vierrädrige Personenwagen, 6 sechsrädrige Gepäckwagen, 428 vierrädrige bedeckte, 5 sechsrädrige offene und 100 vierrädrige offene Güterwagen.

IV. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Eisenbahnen von Thorn nach Insterburg und von Schneidemühl nach Dirschau ist Seitens des Staats beschlossen. Beide Linien werden voraussichtlich binnen 6 Jahren vollendet sein.

V. **Erläuterung zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Von der Ostbahn waren ultimo 1867 doppelgeleisig die Strecken: Berlin-Cüstrin-Zantoch 18,77 Meilen, Driesen-Filehne 3,27 Meilen und Elbing-Braunsberg 7,15 Meilen.

14a. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 151 spezielle Nachrichten. Im Jahre 1867 wurden die Strecken Berlin-Gusow und Danzig-Neufahrwasser, und zwar am 1. Oktober dem Betriebe übergeben.

78 f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken 5080948 Thlr.

96d. Außerdem sind noch 2 Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

169. Die hier aufgeführten 424 Ctr. Postgüter sind auf der Strecke Bromberg-Alexandrowo befördert worden. Die außerdem beförderten Postgüter werden nicht notirt, weil für deren Beförderung Seitens der Postverwaltung eine Aversional-Summe gezahlt wird.

175a. u. 213. Außer den hier (in Kol. 175) aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 23084,6 Meilen zurücklegten, befördert worden, ohne daß das Gewicht derselben notirt wurde.

Die Einnahme für dieselben beträgt 32318 Thlr. und ist in Kol. 213 mitenthalten.

209. Von der hier aufgeführten Summe kommen 91 Thlr. auf die in Kol. 169 aufgeführten 424 Ctr. Postgüter. Die übrigen 8578 Thlr. repräsentiren das für die Beförderung der Postgüter auf den anderen Strecken der Ostbahn gezahlte Pauschquantum.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 298150 Thlr.
für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 57872 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 122084 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 112166 Thlr. für Betriebsmittel ꝛc. gezahlt worden sein.

Aus dem Reservefonds wäre nichts zu zahlen gewesen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867	überhaupt	121,78	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	114,33 Meilen,
„ „ 1866	„	111,85	„	„ „ „ „	109,97 „
im Jahre 1867 mehr	überhaupt	9,93	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	4,36 Meilen.

12. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn" vereinigten Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet,** welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1863 S. 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zusammen	16,28	Meilen,
b) Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc. von zusammen	2,33	„
überhaupt . . .	18,61	Meilen.
Hierzu kommen noch die von der Königl. Bergwerks-Direktion in Verwaltung und Betrieb übernommene Zweigbahn von St. Johann-Saarbrücken nach dem Hafen bei Malstatt von . . .	0,20	„
und die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach	0,64	„
Also Gesammt-Betriebslänge . .	19,55	Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1867 wurden zur Vervollständigung der Bahn folgende wesentliche Bau-Ausführungen ꝛc vorgenommen:

Der Umbau der Station Friedrichsthal wurde fertig; es sind 235 Ruthen neue Geleise gelegt, eine neue Drehscheibe von 40′ Durchmesser eingelegt, ein Tunnelzugang zum Stationshause gebaut und die Versetzung des Güterschuppens beendet. Auf der Station St. Johann-Saarbrücken wurde die Vergrößerung des Hauptgebäudes am westlichen Flügel einschließlich der Herstellung einer eisernen Perronhalle vollendet, ebenso der Bau eines gewölbten Tunnelzugangs von der Anfahrtstraße nach der Perronhalle und der Umbau des Dampfmaschinenhauses am Fischbache. Ein Beamten-Wohnhaus für 6 Familien wurde größtentheils vollendet. Auf Station Merzig wurde die Hälfte des Wagenschuppens in einen Lokomotivschuppen umgewandelt und einige Ladebühnen umgebaut.

Auf Station Dudweiler wurde ein Güterschuppen von 1083 Quadratfuß Grundfläche und mit 35′ langem Ladeperron erbaut, desgl. eine Futtermauer von 137′ Länge. In Conz und Trier wurden Dampfmaschinen-Häuser hergestellt und in Conz eine neue Weichenstellerbude errichtet.

Auf der Station Neunkirchen wurde eine Centesimal-Brückenwaage von 700 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt, der Umbau des Dampfmaschinenhauses vollendet u. eine Kohlen-Ladebühne nebst Kohlenmesser-Bude erbaut. Auf den Stationen Mettlach und Trier wurden je eine Centesimalwaage von 700 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt.

Die Stationen Völklingen, Saarlouis, Wiltingen und Beckingen erhielten je einen transportablen Hebekrahn. In Trier wurde im Güterschuppen ein feststehender Wandkrahn angebracht.

Wärterhäuser wurden erbaut auf den Gruben Rußhütte und Dudweiler je eins für eine Familie und bei der Station Sulzbach eins für 2 Familien. Zwischen St. Johann-Saarbrücken und Burbach ist eine Wärterbude in einen Felsen gehauen und gemauert.

Das **dritte Geleise** zwischen Neunkirchen und Reden ist bis zur Heinitz-Weiche hergestellt, auf der übrigen Strecke wurden die Erd- und Maurerarbeiten kräftig betrieben. Auf der Strecke Sulzbach-Altenwald ist ein Theil des dritten Geleises gelegt und die Erd- und Maurerarbeiten zum größten Theil vollendet worden.

Auf der Grube Altenwald wurde das **vierte Geleise** vollendet und eine Schiebebühne aufgestellt.

Die Gruben Reden und Friedrichsthal erhielten Holzlade-Geleise von 68 resp. 80½ Ruthen. Auf der Grube Dechen wurde eine Einfahrts-Verlängerung von 50 lfden. Rthn. hergestellt.

In den Stationen Neunkirchen, Burbach, Louisenthal, Bous, Ensdorf, Saarlouis und Merzig wurden die Geleise erweitert.

Die Erweiterung der Bahnhofs-Geleise beträgt zusammen 1295,5 lfde. Ruthen mit 34 Stück Weichen.

Außerdem wurden 3557 lfde. Ruthen = 5,25 Proc. der Schienen ausgewechselt.

An Schwellen gelangten einschließlich der Weichen- und Langschwellen 15485 Stück = rot. 6 Proc. des am Anfange des Jahres 1867 vorhandenen Bestandes zur Auswechselung.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Lokomotiven, 86 Kohlen- und 100 Trichterwagen vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter Krankenfonds, an welchem ult. 1867 . . 490 Betriebs-Beamte und gegen 1000 Arbeiter Theil nahmen. Derselbe schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 33674 Thlrn. ab, gegen 29824 Thlr. im Vorjahre.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

10b. Dies ist die gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach (0,64 M.) und die der Königl. Bergwerks-Direktion gehörige Zweigbahn nach dem Hafen bei Malstatt (0,30 M.).

13. Doppelgeleisig ist das Fahrgeleise der Hauptbahn von der Bayerischen Grenze bis zur Französischen Grenze, drittes Geleise liegt auf einer Strecke von 332 Ruthen zwischen Burbach und St. Johann. Außerdem liegen noch 130 lfde. Ruthen zweites Geleise zwischen den Distanzpfählen der Kreuzung bei Taben.

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken ist in der Statistik pro 1866 S. 152 näher mitgetheilt.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

121b. Außerdem legten die Maschinen der Rhein-Nahe-Eisenbahn auf der Saarbrücker Eisenbahn zurück: 2559 M. vor Schnellzügen, 87 M. vor Personenzügen, 436 M. vor Güterzügen, 1908 M. als Vorspann und 1096 M. leer, zusammen 6086 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthalten.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden verbraucht:

Scheitholz	162,27	Klftr.
12390 Stück Reiserwellen, à ½ Cbfß.	57,36	„
zusammen	219,63	Klftr.

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 73045 Achsmeilen auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück.

161. Hierunter befinden sich 106396 Arbeiter, welche in den fiscalischen Gruben beschäftigt werden und zu dem ermäßigten Fahrpreise von nur 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172. Dies sind nur Kohlen ꝛc. aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	2989	Thlr.
	für Betriebsmittel (Kol. 279b)	354	„
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	80513	Thlr.
	für Betriebsmittel (Kol. 283b)	44726	„

13. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn, die Betriebsleitung auf der Braunschweigischen Strecke von der Grenze bei Höxter bis Holzminden von 0,22 M., sowie über das Eigenthums- ꝛc. Verhältniß der Strecke Emden-Rheine-Löhne von 7,08 Meilen sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 und in den früheren Jahrgängen nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.**

1. **Geleise.** Zu Anfang des Jahres 1867 waren Doppelgeleise vorhanden:

a) auf der Strecke Paderborn-Altenbeken	4397	Ruthen,
b) „ „ „ Altenbeken-Driburg	2335	„
zusammen	6732	Ruthen.
Im Jahre 1867 ist hinzugekommen die Strecke Paderborn-Gesecke mit	5539	„
so daß ult. 1867 doppelgeleisig waren	12271	Ruthen = 6,14 Meilen.
Auf den Strecken Gesecke-Soest	4,39	Meilen
und Driburg-Holzminden	5,19	„

wurde der Bau des zweiten Geleises begonnen.

2. **Brücken.** Auf der Bahnstrecke Paderborn-Soest wurde mit dem Umbau resp. der Herstellung der Brücken für 2 Geleise begonnen und diese Arbeiten zum größten Theile beendet.

3. **Stationsbauten.** Auf den Bahnhöfen Paderborn, Salzkotten, Gesecke, Lippstadt, Benninghausen und Soest haben in Folge Anlage des zweiten Geleises bedeutende Um- und Neubauten stattgefunden. Außerdem wurde auf dem Bahnhofe Hamm zur gemeinschaftlichen Benutzung mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ein Eilgutschuppen aufgeführt und bis auf die inneren Einrichtungsarbeiten hergestellt. Das auf Bahnhof Driburg überflüssig gewordene provisorische Stationsgebäude wurde abgebrochen, auf Bahnhof Altenbeken wieder aufgeführt und im Rohbau vollendet. Das frühere provisorische Stationsgebäude auf Bahnhof Höxter wurde zu Beamten-Wohnungen eingerichtet.

4. **Telegraphen.** Außer der Aufstellung und Einschaltung von 15 Schreib-Telegraphen (an Stelle von Zeiger-Telegraphen) und 4 Läute-Inductoren auf bereits bestehenden Stationen wurde die Herstellung der Telegraphen-Leitungen an den neuen Empfangsgebäuden auf den Stationen Brakel, Driburg und Höxter und die Einführung der Leitungen in die betreffenden Stationen bewirkt und die Lokale dem Betriebe übergeben; auch wurden die genannten Stationen und die Station Altenbeken mit einem Läutewerk versehen.

Ferner wurden zur Vervollständigung des akustischen Signals auf der Bahn 4 Läutewerke neu eingerichtet und die Station Mesum mit Telegraphen-Apparaten versehen.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden 12 neue Güterzug-Lokomotiven mit zwei Treibachsen und 3 desgleichen mit 3 gekuppelten Achsen beschafft. Zwei Personenwagen I. u. II. Klasse und ein Personenwagen III. Klasse wurden ausrangirt und 3 Wagen I. u. III. Klasse wurden zu Wagen II. u. III. Klasse eingerichtet. Ein Gepäckwagen wurde bei einem Unfalle zertrümmert, 1 Gepäckwagen, 6 Kieswagen und 1 Draisine wurden ausrangirt und 2 Gepäckwagen zu offenen Güterwagen umgebaut.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Die direkten Verbände, denen die Westfälische Eisenbahn als Mitglied angehört, sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 und den vorhergehenden Jahrgängen genannt. Außer diesen direkten Verkehren findet noch eine direkte Expedition für Steinkohlen und Coaks statt:

a) zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn einerseits und der Holländischen Staatsbahn via Rheine-Salzbergen andererseits,

b) zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und der Halle-Arenshausener Bahn via Kreiensen und via Kassel andererseits.

V. Im **Personen-Verkehre** wurden seit 1. Oktober 1867 Retourbillets, und zwar 117 für die I. Wagenklasse, 3016 für die II. Wagenklasse und 19757 für die dritte Wagenklasse, zusammen 22890 Stück verausgabt, so daß, auf je 1 Billet 2 Personen gerechnet, im Ganzen 45780 Reisende auf Retourbillets gefahren sind. Davon kommen 45344 Personen auf den Lokalverkehr und 436 Personen auf die direkten Verkehre.

VI. Außer der **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familienglieder, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge, freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren.

Zu beiden Kassen, welche ult. 1867 einen Bestand von 7560 Thlrn. hatten, gehörten am Schlusse des genannten Jahres 1410 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 5798 Thlr. zahlten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebseröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 154 speziell angegeben.

76. Dies sind die Kosten des Ankaufs der früheren Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Grenze bei Warburg bis Hamm).

137. Hierin sind 6068 Thlr. Kohlenprämien enthalten. Mit Ausschluß derselben würden die Kosten des verbrauchten Brennmaterials 12,47 Sgr. pro Nutzmeile und 3,68 Pfge pro Achsmeile betragen haben.

141. Dies sind die von den Postwagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen.

178a. Von den hier aufgeführten Pferden sind 2456 Stück Luxus- und 2767 Stück Koppelpferde.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

215a. Hier ist die Einnahme für die beförderten Luxuspferde (siehe Erl. zu Kol. 178a) aufgeführt; die Einnahme für die Koppelpferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

224. Hierin sind 231900 Thlr enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

226. Desgl. hier 89825 Thlr. | Kol. 227. Desgl. hier 3213 Thlr. | Kol. 228. Desgl. hier 69134 Thlr.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale enthalten.

260. Hierin sind 4000 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse enthalten.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergleichen Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 224—228 angegeben.

14. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden."

Dieselbe leitet auch den **Betrieb** der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** hat sich gegen die Vorjahre nicht verändert. Dasselbe besteht aus:

a) der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach	7,20	Meilen,
b) der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preuß. Grenze bei Reichenbach	11,59	„
c) der Tharandt-Freiberger Linie	3,51	„
zusammen	22,30	Meilen.
Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach	1,46	„
ist Eigenthum der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn Gesellschaft, die zur Sächsisch-Schlesischen Linie gehörige Strecke von der Grenze bis Görlitz	1,96	„
dagegen Eigenthum des Preuß. Staats. Beide Strecken werden von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt. Im Betriebe der Letzteren befinden sich also	25,72	Meilen.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn** in Dresden verbindet diese Linie mit der Alberts- und Leipzig-Dresdener E., sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. **Erneuerungsfonds.** Für die sämmtlichen Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen besteht, wie aus den Mittheilungen der statistischen Berichte der Vorjahre hervorgeht (siehe Statistik pro 1863 S. 165), ein Erneuerungsfonds. Die Einnahmen dieses Fonds werden aber seit 1. Januar 1867 nicht mehr in der früheren Weise nach Abzugs-Procenten von den Transportmitteln und Oberbau-Materialien an Schienen und Schwellen, sondern nach einem Procentsatze von den Gesammt-Betriebs-Brutto-Einkünften berechnet. Es treten hinzu die Erlöse aus verwertheten alten Oberbau-Materialien an Schienen, Eisenzeug und Schwellen, sowie aus verwerthetem Material abgängig gewordener Transportmittel und für letztere selbst, wenn sie wegen Untauglichkeit außer Betrieb kommen, im Ganzen verkauft, aber aus dem Erneuerungsfonds ersetzt werden.

Aus diesem Fonds wird bestritten der Aufwand für Ersatzleistung

a) bei den Transportmitteln:

von ganzen vollständigen Transportmitteln, von Oberkasten der Wagen und Tender, von einzelnen Rädern und Achsen;

b) bei dem Oberbau:

von Schienen, Laschen, Laschenschrauben, Platten, Nägeln, ganzen Weichen, einzelnen Kreuzungsstücken, Façetten und Zungen, sowie von Schwellen, Schienenstühlchen, Steinwürfeln, Dübeln, Schließen, Vorschlagpfählen und Vorsatzsteinen.

In den statistischen Nachrichten werden die für Erneuerung des Oberbaues verwendeten, dem Erneuerungsfonds entnommenen Beträge in Kol. 224 der Tabellen mit zur Erscheinung gebracht, dergestalt, daß von der vollen Ausgabe vorerst noch die Erlöse von dem gewonnenen alten Oberbau-Material verabzugt werden, und nur der verbleibende Rest als wirkliche Ausgabe betrachtet wird.

In Kol. 273b erscheinen nur diejenigen Beträge, welche nach Abzug der Ausgaben dem Erneuerungsfonds von den berechneten Einnahmen noch zukommen, dagegen in Kol. 282 u. 283 die vollen Einlagen und Erlöse von den abgängig gewordenen Betriebsmitteln und abgenutzten Oberbau-Materialien, sowie die vollen Ausgaben für Erneuerung derselben.

Die Verwaltung des Erneuerungsfonds geschieht von einer Kasse bei dem Königl. Sächsischen Finanz-Ministerium.

V. Ueber die **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 155 spezielle Mittheilungen.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Böhmische Linie	6828160	Thlr.
„ „ „ Schlesische „	7167987	„
„ „ Tharandt-Freiberger „	3145028	„
zusammen	17141175	Thlr.

91c. Außer den hier aufgeführten wurden noch 9 Lokomotiven der Löbau-Zittauer, Zittau-Reichenberger, Albertsbahn und der Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen benutzt. Die von denselben zurückgelegten Meilen sind in Kol. 121 und 122 mitenthalten.

123a. Die Courier- und Schnellzüge sind im Jahre 1867 in Personenzüge umgewandelt worden; die hier aufgeführten 31 Züge haben in Extra- und Hofzügen bestanden.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175a. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergleichen Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 443 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht getrennt notirt werden.

15. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig."

Dieselbe leitet auch den **Betrieb** der angrenzenden Gößnitz-Geraer und Greiz-Brunner Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867:

1) die Sächsisch-Bayerische Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zusammen	24,01	Meilen,
2) die Obererzgebirgische Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus.	6,10	„
3) die Niedererzgebirgische Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von . .	8,79	„
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von	8,06	„
4) die Chemnitz-Annaberger Linie von	7,36	„
5) die Voigtländische Linie von Herlasgrün nach Eger von	13,49	„
6) die von Wüstenbrand nach Lugau führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebaute und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15. November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene s. g. „Chemnitz-Würschnitzer" Eisenbahn von.	1,63	„
7) die am 14. Januar 1867 dem Betriebe übergebene Eisenbahn von Borna nach Kieritzsch von .	0,30	„

Dieselbe ist auf Kosten der Stadtgemeinde Borna erbaut; deren Betrieb wird von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise besorgt.

zusammen	70,34	Meilen.
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Borna-Kieritzscher Bahn	70,30	Meilen.

Die zur Sächsisch Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,53 M.) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds** enthält der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. IV. das Nähere.

IV. Die **Beamten-Pensions-** und **Unterstützungskasse** ist für alle Sächsischen Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen gemeinschaftlich. Der Jahrgang 1863 der Statistik S. 165 und 166 enthält hierüber nähere Mittheilungen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Verhandlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Sächsischen westlichen Staatsbahnen sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 156 speziell angegeben.

Die Borna-Kieritzscher Bahn wurde, wie ad II. dieses Berichts mitgetheilt, am 14. Januar 1867 dem Betriebe übergeben.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17025972	Thlr.
„ „ Obererzgebirgische	3043056	„
„ „ Niedererzgebirgische	11119094	„
„ „ Voigtländische	6301152	„
„ „ Chemnitz-Annaberger.	4004689	„
zusammen	41493963	Thlr.

Für die früher im Eigenthum einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn waren vor der Baubeendigung . . . . . 7268407 Thlr. verausgabt. Der Staat hat für die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die nöthige Ausrüstung aber nur . . . . . 5489211 „ demnach . . . . . 1779196 Thlr. weniger verwendet. Einschließlich der letzteren Summe würde das Anlage-Kapital 43273159 Thlr. betragen.

91c, 94, 96d, 102g u. 104. Die unter der Verwaltung der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig stehende 4,62 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen westlichen Linie (unter welchen sich auch die vertragsweise benutzten Transportmittel der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, bestehend in 2 Lokomotiven und 186 Güterwagen befinden, deren Anschaffungskosten aber in den Kol. 113 u. 116 nicht mitenthalten sind) ausgeführt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kolonne

92, 97b, 99a, 103b, 110, 113b, 114b u. 116b . . . 70,34 + 4,62 = 74,96 Meilen = 564,60 Kilometer

zu Grunde gelegt sind.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung der mit den gewöhnlichen Zügen zur Beförderung gelangten Betriebsdienst- und Baugüter, sowie des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

175. Die hier (in Kol. 175a) aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 1440 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1867	überhaupt	70,34	Meilen	und	im	mittleren	Jahresdurchschnitte	70,30	Meilen,
1866	„	69,44	„	„	„	„	„	68,83	„
1867	mehr überhaupt	0,90	Meilen	und	im	mittleren	Jahresdurchschnitte	1,47	Meilen.

16. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1866 bis ult. Juni 1867.

II. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 157 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Juni 1867 folgende Linien:

1)	die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen	36,34 Meilen,
2)	die Zweigbahnen: a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall	11,03 „
	b) die am 11. September 1866 dem Betriebe übergebene Strecke von Heilbronn nach Jaxtfeld	1,49 „
	c) von Canstatt über Gmünd, Aalen, Goldshöfe und Wasseralfingen nach Nördlingen . . .	14,78 „
	d) die am 15. November 1866 eröffnete Zweigbahn von Goldshöfe nach Crailsheim . . .	4,05 „
	e) von Aalen nach Heidenheim	2,96 „
	f) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen und Rottenburg nach Eyach (9,55 M.) nebst der am 1. Dezember 1866 eröffneten Fortsetzung derselben von Eyach nach Horb (1,08 M.), zus.	10,63 „
	zusammen	81,47 Meilen.

Die Strecke Heilbronn-Jaxtfeld befand sich im Betriebsjahre $18^{66}/_{67}$ . . . 293 Tage, diejenige von Goldshöfe nach Crailsheim 228 Tage und die von Eyach nach Horb 212 Tage im Betriebe. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 79,21 Meilen.

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,09 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals, d. h. gegen 12690 Thlr. verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,49 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet hat.

IV. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke Aalen-Goldshöfe von 0,9 M. wurde im Jahre 1867 das zweite Geleise gelegt.

V. Die **Betriebsmittel** wurden in 1867 um 18 Lokomotiven und 450 Wagen vermehrt.

VI. **Neue Bahnlinien.** Ende Juli 1867 (dem Schlusse des Rechnungsjahres) befanden sich folgende Strecken im Bau: Horb-Rottweil (obere Neckarbahn), Hall-Crailsheim (Jagstbahn) und Pforzheim-Wildbad (Enzbahn).

VII. Ueber die **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse** sind im Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 spezielle Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

13. Doppelgeleise liegen von Mühlacker bis Ulm, von Canstatt bis Fellbach und von Aalen bis Goldshöfe.

14. Die Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Württembergischen Staats-Eisenbahnen sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 resp. ad III. dieses Berichts speziell angegeben.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

121c. Hierunter sind auch die Leistungen der Maschinen bei Voraus- und Nachzügen enthalten, wie solche von den Vorständen größerer Stationen angeordnet werden können.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personenwagen enthalten.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 . . . 81,47 Meilen überhaupt und 79,21 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1866 . . . 74,86 „ „ „ „ 74,86 „ „ „ „

mithin im Jahre 1867 mehr 6,61 Meilen überhaupt und 4,35 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1865 stattgefunden. Die in den früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

17. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 158 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Bahngebiet.** Dem in zwei Haupt-Abtheilungen, die eigentliche Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, zerfallenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen traten im Jahre 1867 folgende neue Strecken hinzu:

a) die Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort, den dortigen Ruhrhäfen und der Trajekt-Anstalt der Ruhrort-Crefelder Eisenbahn, auf welcher am 8. Januar und 2. November 1867 die Betriebs-Eröffnung für den Güter- und am 4. Dezember desselb. Jahres für den Personen-Verkehr stattfand. Mittelst dieser Zweigbahn ist die Verbindung zwischen den rechts- und linksrheinischen Strecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Systems hergestellt;

b) die am 1. April 1867 dem Betriebe übergebene Verbindungsbahn von Hengstey (an der Ruhr-Sieg-Eisenbahn) nach Holzwickede (einer Station der Dortmund-Soester Eisenbahn);

c) die am 25. September 1867 dem Verkehre übergebenen Strecken von Haan nach Opladen und von Ohligs-Wald nach Solingen (Theile der im Bau begriffenen Abzweigung Haan-Köln mit Zweigbahn nach Solingen);

d) die am 1. Oktober 1867 dem Verkehre übergebene Verbindungsbahn zwischen der Hochfeldbahn bei Duisburg und dem Bahnhofe Rheinhausen der Rheinischen Eisenbahn (auf der Strecke Osterrath-Essen).

Demgemäß umfaßte das Unternehmen am Schlusse des Jahres 1867 folgende Betriebsstrecken:

1. die Bergisch-Märkische Bahn, mit den Strecken:

von Aachen bis Oberkassel, einschließlich der Kohlenzweigbahn von Kohlscheidt nach Kämpchen	11,71	Meilen,	
„ Gladbach bis Homberg	5,60	„	
„ Viersen „ Venlo (einschließlich des 0,40 Meilen langen Holländischen Abschnittes von der Preuß.-Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo)	2,96	„	
von Düsseldorf bis Dortmund	11,26	Meilen,	
„ Dortmund „ Soest	7,16	„	
„ Hengstey „ Holzwickede	2,32	„	
„ Unna „ Hamm	2,44	„	
„ Dortmund „ Duisburg	7,24	„	
„ Witten „ Langendreer	0,70	„	
„ Langendreer „ Laer	0,41	„	
„ Steele „ nach den bei Dahlhausen belegenen Zechen	0,33	„	
„ Mülheim bis Oberhausen	0,69	„	
zu übertragen	53,01	Meilen,	

	übertragen	53,01 Meilen,		übertragen	59,50 Meilen,
von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58	„	von Haan bis Opladen	2,29	„
die Rheinhauser Verbindungsbahn	0,17	„	„ Ohligs-Wald bis Solingen	0,73	„
von Styrum bis Ruhrort	1,27	„	„ Lethmathe bis Iserlohn	0,73	„
„ Steele „ Bohwinkel	4,47	„	2. die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, mit den Stecken:		
			von Hagen bis Siegen	14,10	Meilen,
			„ Herdecke „ Einhaus	0,29	„
	zu übertragen	59,50 Meilen,		zusammen	77,66 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der S. 152 ad II a bis d aufgeführten Strecken: für den Güterverkehr . . . 74,45 Meilen = 560,76 Kilometer, für den Personenverkehr . . . . 72,11 Meilen = 543,13 Kilometer.

Außer den vorstehend aufgeführten 77,66 Meilen Bahnlänge waren noch 12,42 Meilen Anschlußbahnen für industrielle Etablissements vorhanden, resp. im Betriebe.

III. Bahn-Anlagen.

1. **Geleise.** Ende 1867 war das zweite Geleise hergestellt auf den Strecken:

von Aachen bis Oberlassel auf	0,61	Meilen,	von Witten bis Duisburg auf	1,54	Meilen,
„ Gladbach „ Homberg „	1,06	„	„ Steele „ Bohwinkel „	0,05	„
„ Düsseldorf bis Dortmund „	11,26	„	„ Hagen „ Siegen „	4,39	„
„ Dortmund „ Soest „	5,13	„		zusammen	24,06 Meilen.

Hiervon wurde im Jahre 1867 das zweite Geleise ꝛc. fertig gestellt: auf der Strecke von Erkrath nach Hochdahl (die Strecke war bereits zweigeleisig und es wurde das dritte Geleise gelegt), auf der Strecke von Essen nach Mülheim, auf der Strecke vom Abzweigungspunkte der Hagener und Herdecker Linie bei Einhaus nach Cabel und auf der Strecke von Altenhundem nach Creuzthal.

Außerdem wurde das zweite Geleise auf der Strecke von Gladbach bis Viersen hergestellt, aber noch nicht in Betrieb genommen. Im Bau begriffen war das zweite Geleise ult. 1867 auf den Strecken:

von Herzogenrath bis Neuß auf	8,61	Meilen,	von Hagen bis Einhaus auf	0,48	Meilen,
„ Uerdingen bis Homberg „	1,57	„	„ Einhaus bis Hengstey (drittes Geleise) auf	0,22	„
„ Dortmund „ Aplerbeck „	1,23	„	„ Hengstey bis Cabel auf	0,32	„
„ Unna „ Soest „	3,97	„	„ Limburg „ Altena „	1,77	„
„ Bochum „ Essen „	2,11	„	„ Grevenbrück bis Altenhundem auf	0,93	„
„ Ueberruhr „ Kupferdreh auf	0,66	„	„ Hengstey bis Holzwickede auf	2,32	„

2. **Ausgeführte Bauten an Brücken und Bauwerken.** Außer verschiedenen kleineren Bauten wurden im Jahre 1867 noch folgende größere vorgenommen:

In Folge entstandener Auskolkungen wurden vier, früher nicht befestigte Bogenöffnungen der Fluthbrücke über die Ruhr bei Steele durch Bruchsteinpflaster und Heerdmauern befestigt; ferner wurden die beiden Ruhrstrom-Fluthbrücken auf der Strecke Duisburg-Mühlheim an den durch den Strom gefährdeten Stellen ebenfalls mit einer starken Heerdmauer und einem Steinpflaster in der Sohle befestigt.

Ein 60 Fuß hoher Damm der Lethmathe-Iserlohner Zweigbahn, an welchem zu verschiedenen Malen die Böschung abgerutscht war, wurde an seinem Fuße durch eine 56 Fuß lange, 7 Fuß hohe Futtermauer von Bruchsteinen gesichert und die ganze Böschung auf 56 Fuß Länge mit einer 5½ Fuß starken Steinpackung abgepflastert.

Ferner wurden auf der Strecke Lethmathe-Altena und Altena-Verdohl 24 resp. 60 Quadratruthen Steinpackungen zur Sicherung des Bahndammes ausgeführt. Durch das Hochwasser im Frühjahr 1867 wurden die Böschungen und Bauwerke der Ruhr-Sieg-Eisenbahn in bedeutendem Umfange beschädigt und bestanden die dadurch hervorgerufenen Arbeiten außer der Befestigung der fortgerissenen Böschungen und Wiederherstellung der Steinpackungen an den größeren und kleineren Bauwerken:

in Ausführung der Erd- und Befestigungs-Arbeiten der beschädigten Strecken der Chaussee von Altena nach Verdohl an der Siegener Seite des Letterlingser Tunnels und am Schwarzenberge,

in der Wiederherstellung des unterspülten und theilweise fortgerissenen ersten Strompfeilers der Brücke mit eisernem Ueberbau über die Linie bei Pasel, sowie

in Ausführung einer Steinbühne oberhalb und eines Leitdeiches unterhalb der Brücke und

in der Ausführung von Erd- und Mauer-Arbeiten zur Wiederherstellung der ebenfalls zerstörten Wehr-Anlagen in der Hundem vor Bahnhof Altenhundem, sowie in dem Ferndorf- und Bittfeld-Flusse am Bahnhof Creuzthal.

3. **Stationsbauten.** Außer vielen kleineren Stationsbauten und Erweiterungen der Anschluß-Anlagen wurden folgende Bauten von größerem Umfange ausgeführt:

Zwischen den beiden Stationen Neuß und Kleinenbroich der linksrheinischen Strecken wurde bei dem Dorfe Büttgen eine neue Haltestelle ausgeführt.

Auf Bahnhof Gerresheim und Haan wurde ein neues Stations-Gebäude errichtet, die Bahnhöfe Bohwinkel und Elberfeld-Steinbeck wurden bedeutend erweitert resp. umgebaut, beziehungsweise mit den bezüglichen Arbeiten begonnen.

Auf Bahnhof Elberfeld-Düppersberg wurde ein neues Büreaugebäude vollendet.

Auf Bahnhof Rittershausen wurde mit der in Folge der Einmündung der Rittershausen-Lenneper Zweigbahn

bahn noch nothwendig gewordenen bedeutenden Erweiterung begonnen. Desgleichen wurde auf Bahnhof Hagen mit einer bedeutenden Erweiterung und der Anlage eines besonderen Güterbahnhofes der Anfang gemacht.

Auf Bahnhof Witten wurde ein neuer Lokomotivschuppen für 11 Maschinen mit Drehscheibe, Wasserkrahn ꝛc., eine neue Lackirwerkstatt und eine neue Kesselschmiede hergestellt.

Auf Bahnhof Steele wurde der Bau eines 16ständigen Lokomotivschuppens begonnen. Auf Bahnhof Mülheim a. d. Ruhr wurde mit der Erweiterung desselben und mit der Anlage eines besonderen Güterbahnhofes der Anfang gemacht. Endlich wurde auf Bahnhof Altenhundem der Bau eines Lokomotivschuppens für 6 Maschinen vollendet und der Bau eines Wasserstations- und Werkstätten-Gebäudes begonnen.

4. **Telegraphen-Anlagen.** Außer kleineren Ausführungen wurden folgende neue Anlagen hergestellt:

Auf den linksrheinischen Bahnstrecken wurde die bisher mit Cramerschen Zeiger-Apparaten ausgerüstete, die Stationen Gladbach, Crefeld, Homberg und Ruhrort umfassende direkte Korrespondenzlinie mit Morse-Apparaten ausgerüstet und auf der Strecke Gladbach-Homberg ein dritter Leitungsdraht angelegt, in alle Stationen eingeführt und mit Morse-Apparaten versehen. Sämmtliche portative und Zeiger-Apparate wurden entfernt.

Auf den rechtsrheinischen Bahnstrecken wurde zunächst eine neue Leitung von Elberfeld nach Siegen über Hagen ausgeführt und ferner eine solche von Elberfeld über Langenberg nach Ruhrort angelegt.

Ferner traten den vorhandenen Leitungen im Laufe des Jahres 1867 noch hinzu: eine solche von Hagen über Hengstey, Schwerte, Holzwickede bis Unna mit Sprech-Apparaten auf diesen Stationen und für die Läutewerke von Hengstey bis Holzwickede, zwei Leitungen von Herdecke bis Hengstey, eine Leitung von Mülheim a. d. Ruhr bis Styrum, zwei Leitungen von Styrum bis Ruhrort, eine Leitung zwischen der Rhein- und Hafenstation daselbst, eine Leitung von Elberfeld bis Haan, zwei Leitungen von Haan bis Opladen und von Ohligs nach Solingen, eine Sprechleitung von der Kanalstation im Hochfelde bei Duisburg nach dem Rheinischen Bahnhofe im Hochfelde.

Auf den Bahnhöfen zu Hagen, Witten, Dortmund, Mülheim a. d. Ruhr und Siegen wurden besondere Telegraphen-Buden errichtet und mit Sprech-Apparaten versehen, um den beim Rangiren der Züge beschäftigten Beamten Gelegenheit zu geben, mit den Beamten auf der Station zu korrespondiren.

IV. **Betriebsmittel.**

1. **Lokomotiven.** Durch Neubeschaffung sind hinzugetreten: doppelt gekuppelte Lastzugsmaschinen 41 Stück, einfach gekuppelte Schnellzugsmaschinen 10 Stück, zusammen 51 Stück.

Wegen Unbrauchbarkeit wurden demolirt und als altes Material verwerthet 6 gekuppelte Lastzugs-Lokomotiven, nach deren Abzug sich der Bestand an Lokomotiven am Schlusse des Jahres 1867 auf 261 Stück stellt, wovon noch fernere 6 Stück bis auf Weiteres außer Betrieb gesetzt wurden, so daß die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven sich zu 255 Stück ermittelt.

2. **Personenwagen.** Dem Bestande ult. 1866 von 259 Stück traten im Jahre 1867 durch Neubeschaffung hinzu: 6rädrige Wagen I. u. II. Klasse 15 Stück, I., II. u. III. Klasse 5 Stück, III. Klasse 15 Stück, IV. Klasse 15 Stück, so daß der Bestand ult. 1867 beträgt . . . 309 Wagen.

3. **Gepäck- und Güterwagen.** Ein sechsrädriger Gepäckwagen wurde zu einem vierrädrigen mit 150 Ctr. Ladefähigkeit umgebaut. Bei den offenen Güterwagen traten hinzu: durch Neubeschaffung 733 Stück vierrädrige à 200 Ctr. Ladefähigkeit und durch Aufbau 1 Wagen mit 4 Rädern zu 100 Ctr. Ladefähigkeit.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Achse von Personenwagen war besetzt mit 1,77 Personen und brachte ein 11,44 Sgr. Auf jede Güter- und Gepäck- ꝛc. Wagen-Achse kamen 42,75 Ctr. und eine Einnahme von 8,54 Sgr.

VI. **Personen-Verkehr.** Mit dem 15. Januar 1867 wurden Doppel-Reisebillets für die III. Wagenklasse eingeführt, für welche der doppelte Lokalsatz mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung erhoben wird. Ferner wurde mit diesem Tage der Tarif für die Doppelreise-Billets für die I. u. II. Wagenklasse in der Weise ermäßigt, daß statt der bisher zur Anwendung gekommenen Sätze für Schnellzüge, mit 25 Proc. Preis-Ermäßigung, die Sätze für die gewöhnlichen Personenzüge mit gleicher Preis-Ermäßigung zur Einführung gelangten.

Es fuhren mit Retourbillets: in der I. Klasse . . 19390 Personen, in der II. Klasse . . 485716 Personen und in der III. Klasse . . 1412688 Personen. Die Einnahme für dieselben betrug 410613 Thlr.

Abonnements- und Schülerbillets wurden bereits früher eingeführt.

VII. **Güter-Verkehr.** Die im Laufe des Jahres 1867 eingeführten mannigfachen Tarif-Ermäßigungen sind auf den Ertrag von wesentlichem Einfluß gewesen, was daraus sich ergiebt, daß bei 22663010 Ctrn., welche im Jahre 1867 mehr befördert wurden, sich im Ertrage nur ein Mehr von 594982 Thlrn. ergiebt. Außer diesen Tarifermäßigungen sind gegen früher besondere Einrichtungen nicht getroffen.

VIII. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben und Einnahmen.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn getrennt verrechnet, dagegen werden die Kosten der gemeinschaftlichen Transport-Verwaltung zuerst nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv-Achsmeilen, dann nach Verhältniß der durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und endlich nach dem Durchschnitt beider zur Vertheilung gestellt, die Kosten der ebenfalls gemeinschaftlichen allgemeinen Verwaltung werden nach Verhältniß der Bahnlänge zur Repartition gebracht.

Die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmiethen werden vertheilt nach den durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und die übrigen gemeinschaftlichen Einnahmen aus dem Transportbetriebe nach dem für die Vertheilung der Kosten der Transport-Verwaltung bestehenden Maaßstabe.

Für die Zweigbahn Lethmathe-Iserlohn werden die Einnahmen getrennt gebucht und erhält hiervon die Bergisch-Märkische Eisenbahn 45 Proc. für die Verzinsung des Anlage-Kapitals und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 55 Proc. für die Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungskosten.

IX. **Beamten-Pensions- und Kranken-Kassen.** Es bestehen:

a) eine Pensions- und Unterstützungskasse für die im Staatsdienste nicht definitiv angestellten Beamten, welche von der Königl. Eisenbahn-Direktion unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden, aus der Zahl der Theilnehmer der Kasse gewählten Kuratoriums verwaltet wird; dieser Kasse müssen alle definitiv angestellten Beamten mit einem verhältnißmäßig geringeren Beitrage ebenfalls beitreten und erlangen sie für diesen geringeren Beitrag Ansprüche auf eine eventuelle Zuschuß-Pension und auf Kinder-Erziehungsgelder; auch können diese letzteren Beamten der Kasse bezüglich einer Wittwen-Versicherung beitreten;

b) eine Pensionskasse für die definitiv im Staatsdienste angestellten Beamten, welche von der Königl. Eisenbahn-Direktion verwaltet wird;

c) eine Krankenkasse, welche von dem gedachten Curatorium der Pensions- und Unterstützungs-Kasse unter Aufsicht der Königl. Eisenbahn-Direktion verwaltet wird. Sämmtliche, mit weniger als 500 Thlr. Gehalt angenommene Beamte, ohne Unterschied, ob diese Annahme eine definitive, kontraktliche oder probeweise ist, sowie die ständigen Arbeiter, sind verpflichtet, die mit 500 Thlr. und mehr besoldeten Beamten aber berechtigt, dieser Kasse anzugehören. Ultimo 1867 gehörten derselben 3205 Beamte und 1456 Arbeiter an und es betrug der Bestand der Kasse, die Effekten zum Nennwerthe gerechnet, 14119 Thlr. 9 Sgr.

X. **Neue Bahnlinien.** In der Ausführung waren begriffen:

a) die Zweigbahn von Haan bis Köln mit Seitenbahn von Ohligs-Wald nach Solingen; die Linie von Haan nach Mülheim (3,93 M. lang) und die Seitenbahn von Ohligs-Wald nach Solingen (0,75 Meilen) wurde beinahe ganz vollendet und die Strecken von Haan nach Opladen und von Ohligs-Wald nach Solingen am 25. September 1867 dem Verkehre übergeben; bezüglich der Strecke von Mülheim am Rhein nach Deutz und Köln ist die definitive Festsetzung noch nicht erfolgt;

b) die Zweigbahn von Barmen-Rittershausen über Lennep nach Remscheid, 2,42 Meilen lang;

c) die Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein bei dem Dorfe Hamm bei Düsseldorf, beinahe 1 Meile lang;

d) die Zweigbahn von Mülheim a. Rhein nach Bergisch-Gladbach und Bensberg; die Strecke Mülheim-Gladbach von 1,19 Meilen ist in der Ausführung begriffen, dagegen sind für die Fortsetzung der Bahn nach Bensberg die technischen Vorarbeiten noch nicht zum Abschluß gekommen;

e) die Ruhrthal-Eisenbahn von Düsseldorf über Arnsberg nach Warburg; in Betreff der Strecke Düsseldorf-Ratingen, Kettwig und Werden nach Kupferdreh, 5 Meilen lang, nähern sich die Vorarbeiten dem Abschlusse, dagegen waren dieselben für die Strecke Dahlhausen-Herdecke ult. 1867 noch im Gange; die 5,85 Meilen lange Strecke von Schwerte bis Arnsberg ist in Angriff genommen und auf der 12½ Meilen langen Strecke Arnsberg, Meschede, Stadtberge, Warburg sind die Vorarbeiten noch im Gange;

f) die Zweigbahn von Bochum nach der Zeche Königsgrube beziehungsweise dem Bahnhofe Herne der Köln-Mindener Bahn, 0,96 Meilen lang, und

g) die Verbindungsbahn von Dahlhausen nach Laer von 1,35 Meilen Länge.

XI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

10b. Die Strecke von der Preußischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo von 0,40 Meilen ist Eigenthum des Holländischen Staats, der Betrieb derselben ist von der, Seitens der Holländischen Regierung concessionirten „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen" der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen. Die Betriebs-Einnahmen für dieselbe verbleiben der Bergisch-Märkischen Verwaltung, sobald sie den Betrag von 3000 Gulden pro Jahr nicht übersteigen, wird der Ertrag höher, so tritt die Betheiligung des Holländischen Staats nach einer steigenden Scala ein. Die gesammten Einnahmen sind in den Hauptsummen enthalten.

11. Wie bereits ad II dieses Berichts erwähnt, beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt:
für den Güterverkehr 74,45 Meilen = 560,76 Kilometer, für den Personenverkehr 72,11 Meilen = 543,13 Kilometer.
Die Gründe dieser Verschiedenheit ergeben sich aus der nachstehenden Erläuterung.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr zu 77,01 Meilen und für den Güterverkehr zu 79,57 Meilen angenommen, weil auf den Zweigbahnen Langendreer-Laer (0,41 Meilen), Steele-Dahlhausen (0,52 Meilen), von Duisburg nach dem Hochfelde (0,58 Meilen), Herdecke-Einhaus (0,29 Meilen) und Kohlscheidt-Kämpchen (0,28 Meilen) ein Personenverkehr nicht stattfindet, weil ferner die Strecke Erkrath-Hochdahl (0,34 M.) wegen der geeigneten Ebene doppelt gerechnet und für die Zweigbahnen Ohligs-Wald-Solingen (0,75 M.) und Lethmathe-Iserlohn (0,73 M.) je eine Meile angenommen wird und weil endlich für die dem Güterverkehr dienende Zweigbahn Steele-Dahlhausen (0,52 M.) eine Meile in Ansatz kommt.

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad III dieses Berichts.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 159 u. 160 beziehungsweise ad II a bis d dieses Berichts speziell angegeben.

76—86. In dem verwendeten Anlage-Kapitale ist das für die Strecke Haan-Opladen und Ohligs-Wald-Solingen verbrauchte nicht enthalten, weil die Bau-Ausgaben für diese Strecken und für die dem Verkehre erst im Jahre 1868 übergebene Strecke Opladen-Mülheim am Rhein zusammen verrechnet sind. Den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 86 liegen deshalb 74,22 Meilen = 559,03 Kilometer zu Grunde.

87a. Das Stamm-Actien-Kapital hat sich gegen das Vorjahr um 5000000 Thlr. vermehrt, welche emittirt wurden für den Bau einer Zweigbahn von Mülheim am Rhein nach Bergisch-Gladbach und Bensberg nebst den als zweckmäßig sich ergebenden Verbindungen mit den bergbaulichen und industriellen Anlagen der benachbarten Thäler und für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen den rechts- und linksrheinischen Strecken von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein bei Hamm oberhalb Düsseldorf.

89. Von dem gesammten Anlage-Kapitale sind nur die für den Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten 3½ prozentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie von 18000000 Thlr. mit 3½ Proc. Zinsen vom Staate garantirt.

91d. Dies sind 6rädrige Tender-Lokomotiven.

96d. Außerdem ist die Verwaltung an 6 Personenwagen I. u. II. Klasse betheiligt, welche auf gemeinschaftliche Kosten der Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes beschafft sind.

97b, 99b, 101b, 114b u. 115b. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Betriebslänge von $75{,}_{38}$ Meilen = $569{,}_{27}$ Kilometern zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenbeförderung stattfindet. (Siehe Erläuterung zu Kol. 12.)

100d. Hierin sind 4 vierrädrige und 3 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Außer den hier aufgeführten besitzt die Verwaltung noch einen Antheil an 6 sechsrädrigen Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

139 u. 145. Die im Laufe des Jahres 1867 neu beschafften 50 sechsrädrigen Personenwagen und 934 Güterwagen waren nur kurze Zeit im Betriebe: auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 27 resp. 563 Wagen mit 81 und 1126 Achsen und eine Durchschnittsleistung pro Achse von $4999{,}_{6}$ und resp. $1403{,}_{8}$ Meilen.

147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden, die hier (in Kol. 147) aufgeführten 404426 Achsmeilen sind vielmehr ebenfalls von Güterwagen, wenn auch in besonderen Arbeitszügen, zurückgelegt worden und deshalb bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 145) mitberücksichtigt.

149a. Hierin sind auch die von den 6 Personenwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes zurückgelegten 16041 Achsmeilen enthalten.

149b. Von den hier aufgeführten kommen 31 268 Achsmeilen auf die 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes, 154588 Achsmeilen auf fremde Gepäck- und 607107 Achsmeilen auf Königl. Postwagen.

150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personenverkehr benutzten Strecken von $72{,}_{11}$ Meilen = $543{,}_{13}$ Kilometern zu Grunde. (Siehe ad II dieses Berichts und Erläuterung zu Kol. 12.)

168d, 170d, 171d, 172d u. 173d. Ueber die im Durchgangs-Verkehre beförderten Güter sind besondere statistische Aufzeichnungen nicht geführt, dieselben vielmehr dem Binnenverkehre zugerechnet worden.

185b. Die hier angegebenen 1238 Centnermeilen sind von 57 Equipagen zurückgelegt worden, die von den übrigen Fahrzeugen zurückgelegten Meilen sind nicht notirt.

230. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn, Bahnhöfe und Telegraphen enthalten.

263. Dies ist der Antheil des Holländischen Staates an der für die Strecke von der Preußisch-Holländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo aufgekommenen Brutto-Einnahme.

270—275. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen war die hier (in Kol. 270a) aufgeführte Summe erforderlich, zu welcher der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie für die, zum Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten Obligationen einen Zuschuß von 106052 Thlrn. zu leisten hatte.

Aus dem Baufonds der Zweigbahn von Haan nach Köln waren 9468 Thlr zu decken.

Es sind deshalb in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen 4068356 + 106052 + 9468 = 4183876 Thlr.

275e. Dies ist der Betriebs-Ueberschuß der im Laufe des Jahres 1867 eröffneten Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn sind besondere Reserve- und Erneuerungsfonds eingerichtet, bezüglich deren jedoch insofern ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß besteht, als die Einnahmen und Ausgaben aus dem gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also aus dem Transportbetriebe, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachsmeilen zur Vertheilung gebracht werden.

Ueber den Bestand dieser Fonds ist Folgendes anzuführen:

	Bergisch-Märkischer Reserve-	Erneuerungs-Fonds.	Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungs-Fonds.
	Thlr.		Thlr.
Bestand am Schlusse des Jahres 1866	257 247	353 505	187 739
Einlagen und sonstige Einnahmen im Jahre 1867 incl. des Nominalwerths der angekauften Effekten	202 393	1 023 702	324 674
Summe der Einnahmen	459 640	1 377 207	512 413
Ausgaben im Jahre 1867 für			
a) Bahn-Anlagen (Schienen, Schwellen, Brücken ꝛc.)	9 246	636 377	233 583
b) Betriebsmittel	36 920	300 252	72 343
c) Papier und Druck neuer Coupons	679	—	5 201
d) Stempelkosten ꝛc. zum Vertrage über Erwerbung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn	28 589	—	—
e) die zweite Rate des Kostenpauschquantums an das Komité des Bahnprojekts Köln-Düsseldorf-Kassel	25 000	—	—
f) sonstige Ausgaben und zum Ankauf von Effekten	70 667	93 993	73 959
g) Nominalwerth verkaufter und ausgelooster Effekten	76 100	101 800	79 900
Summa der Ausgaben	247 201	1 132 422	464 986
Der Bestand ult. 1867 beträgt . .	212 439	244 785	47 427

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1867 überhaupt 77,66 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 74,45 Meilen,
1866 „ 70,14 „ „ „ „ „ 69,75 „

pro 1867 mehr 7,52 M. überh. u. im mittleren Jahresdurchschnitte 4,70 Meilen.

288. Einschließlich der Betriebsdienst- und Baugüter wurden gegen das Jahr 1866 mehr befördert 22663011 Z.-Ctr. = 19,05 Proc.

346—365. Die mit 482903 Thlr. beginnende Zeile bezieht sich auf die unter No. IXa dieses Berichts näher bezeichnete Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 83692 Thlr. beginnende Zeile auf die ad b ibid. bezeichnete Pensionskasse für die definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellten Beamten.

18. Hessische Nordbahn.

I. Die **Verwaltung** der ehemaligen Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, welche in Folge Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung der Actionäre vom 27. Dezember 1866, Allerhöchst bestätigt am 18. Februar 1867, die Benennung „Hessische Nordbahn" erhielt, ist vom 1. April 1867 ab dem Staate übertragen. Letzterer hat mit der Leitung der Geschäfte die „Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Kassel" beauftragt, welcher eine aus 5 Mitgliedern bestehende Deputation der Actionäre berathend und beaufsichtigend zur Seite steht.

Während des Jahres 1867 wurden Seitens der Gesellschafts-Deputation Unterhandlungen mit der Verwaltung des Bergisch Märkischen Eisenbahn-Unternehmens angeknüpft, welche eine Verschmelzung der Hessischen Nordbahn mit dem letzteren Unternehmen zum Ziele hatten.

Mit Genehmigung der Actionäre kam unterm 7./9. März 1868 ein Vertrag zwischen der Hessischen Nordbahn-Verwaltung und derjenigen des Bergisch-Märkischen Unternehmens zu Stande, welcher unterm 17. April desselben Jahres die Allerhöchste Bestätigung erhielt und nach welchem die Hessische Nordbahn vom 1. Januar 1868 ab in das Eigenthum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übergeht.

Die Actionäre der Hessischen Nordbahn erhalten für jede Actie eine jährliche Rente von fünf Thalern.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

a) die Hauptbahn Gerstungen-Guntershausen-Kassel-Grenze (bei Haueda)	17,0 Meilen,
b) die Zweigbahn Hümme-Carlshafen (Carlsbahn)	2,20 „
Außer diesen	19,20 Meilen
hat die Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Haueda bis Warburg	0,62 „
von der Westfälischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet und im Betriebe	19,82 Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlich benutzte Strecke Kassel-Guntershausen von 1,45 M. ist doppelgeleisig. Auf der Strecke von Gerstungen bis Bebra wurde im Jahre 1867 mit der Legung des zweiten Geleises begonnen.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Antheil an 6 Personen- und 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und an 11 sechsrädrigen Packmeisterwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

140. Mit Rücksicht darauf, daß die von den Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen von denjenigen der Personenwagen nicht getrennt notirt werden, sondern in den letzteren mitenthalten sind, kann auch der Procentsatz, bis zu welchem die bewegten Plätze der Personenwagen besetzt waren, nicht angegeben werden.

177b. Es wurden befördert: 24 Lokomotiven und 1150 Achsen anderer Eisenbahn-Fahrzeuge.

177c. An sonstigen Fahrzeugen kamen zur Beförderung: 33 Leichen und 920 Achsen Wagen u. s. w.

178b. Außerdem sind noch 4162 Achsen Thiere (in Wagenladungen) zur Beförderung gekommen.

260. Hierin sind 37171 Thlr. enthalten, welche eine Zinszahlung an die Main-Weser-Bahn aus der Zeit vom 1. Juli 1854 bis ult. 1867 repräsentiren.

19. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oberschlesischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 25 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Bahngebiet.** Das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 (wie im Vorjahre) folgende Linien:

A. Die Oberschlesische Eisenbahn.

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz	26,06 Meilen.
und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna	0,33 „
zusammen	26,39 Meilen;
2) folgende Zweigbahnen:	
a) von Zabrze nach der Coaks-Anstalt und den Schächten der Königin-Louise-Grube	0,17 Meilen,
b) „ Gleiwitz nach der Gleiwitzer Hütte	0,12 „
zu übertragen	0,29 Meilen, 26,29 Meilen,

übertragen 0,29 Meilen, 26,79 Meilen,

c) von Kattowitz nach der „Emanuelseegen-Grube und Idahütte . . . . . 1,70 „
d) „ Morgenroth nach der „Karl-Emanuel-Grube" . . . . . 0,39 „
e) „ Myslowitz über Neuberun nach Oswiecim . . . . . 3,04 „
f) „ Kattowitz (Schoppinitz) nach der Landesgrenze bei Sosnowice . . . . . 0,24 „
g) „ Morgenroth nach Tarnowitz . . . . . 2,31 „
h) „ Kattowitz nach Karolinen-Grube (Hohenlohe-Hütte) mit einer Abzweigung von 0,07 M. nach der Maschinenbau-Anstalt . . . . . 0,70 „
i) „ Schwientochlowitz nach Königshütte . . . . . 0,39 „

zusammen 9,06 „

Ueberhaupt 35,85 Meilen.

Außer den vorstehend aufgeführten Zweigbahnen werden für Rechnung Fremder unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:

a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube . . . . . 0,37 Meilen,
b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht . . . . . 0,14 „
c) „ Kattowitz nach der Ferdinandsgrube . . . . . 0,20 „

zusammen 0,71 „

Von vorstehenden . . . . . 36,06 Meilen

sind verpachtet: a) die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze . . . . . 0,23 Meilen an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelseegen-Grube-Idahütte von . . 1,70 „ an die Wilhelms-Bahn.

Außer Betrieb befindet sich die Zweigbahn zur Kattowitzer Maschinenbau-Anstalt von 0,07 „

zusammen 2,0 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 34,06 Meilen.

B. Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

a) die Hauptbahn von Breslau nach Posen . . . . . 21,94 Meilen
b) die Zweigbahn von Lissa nach Glogau . . . . . 5,90 „

zusammen 27,84 Meilen.

Das Verhältniß der Breslau-Posen-Glogauer zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 164 näher angegeben.

C. Die Stargard-Posener Eisenbahn

von Stargard über Woldenberg nach Posen von . . . . . 22,63 Meilen.

Die Verwaltung und der Betrieb dieser Eisenbahn ist vom 1. Januar 1865 ab an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft unter der Verpflichtung übertragen worden, als Entgeld für die ihr überlassene ausschließliche Nutzung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens den Actionären dieser Bahn auf jede Actie von 100 Thlrn. des 5 000 000 Thlr. betragenden Stamm-Actien-Kapitals eine feste Rente von 4½ Thlr. jährlich, einschließlich der vom Staate in Höhe von 3½ Proc. garantirten Zinsen, zu gewähren.

D. **Die schmalspurigen Pferdebahnen** im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von . . . . . 12 Meilen, welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. Ueber die **Besitz-Verhältnisse** der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinandsgrube von 0,20 Meilen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 164 u. 165 spezielle Mittheilungen.

IV. Den **Fahrbetrieb** zwischen den Endstationen Neuberun und Oswiecim (dem Grenzbahnhofe der Kaiser Ferdinands Nordbahn) vermitteln die Bahnzüge der Oberschlesischen Eisenbahn, denjenigen zwischen Kattowitz und Sosnowice (dem Grenzbahnhofe der Warschau-Wiener Bahn) die Bahnzüge der Letzteren.

Auf den schmalspurigen Pferdebahnen ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorwiegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungsquantum umfaßte 15 035 425 Ctr. mit 20 554 922 Centnermeilen und 101 374 Thlr. Einnahme-Antheil für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.

V. An **Neben-Etablissements** besitzt die Gesellschaft die Coals-Anstalt in Zabrze, sowie

VI. an **Bergwerken** die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido".

VII. **Beamten-Pensions-Kasse.** **Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.**

Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1867 einen Bestand von 56 699 Thlrn. und 380 Mitglieder hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Krankenkasse der Fabrik-Arbeiter (ohne Bestand), eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 11 638 Thlrn., eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 4747 Thlrn. und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 14 134 Thlrn. ult. 1867.

Stargard-Posener Eisenbahn.

Die Verschmelzung der Pensionskasse für die Beamten dieser Eisenbahn mit derjenigen der Oberschlesischen ist

in Aussicht genommen. Außerdem besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1882 Thlrn. und 822 Theilnehmern, sowie eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse mit einem Bestande von 1730 Thlrn. ult. 1867.

VIII. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol.

Alle 3 Linien.

2b. Außerdem gehören noch 2 Hülfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische Eisenbahn.

11. Von den hier aufgeführten 34,06 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:

a) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	29,10	Meilen,
b) die Zweigbahnen: Schoppinitz nach der Grenze bei Sosnowice	0,24	„
Morgenroth-Tarnowitz	2,31	„
zusammen	31,65	Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet dagegen nur Güterverkehr statt.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,2 und für den Güterverkehr auf 34,06 Meilen angenommen. Dem Personengeld-Tarife liegt in der Hauptsache noch ein älterer Meilenzeiger zu Grunde, in welchem die einzelnen Strecken wie folgt abgerundet sind:

1) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	30,5	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Schoppinitz-Grenze bei Sosnowice	0,2	„
b) Morgenroth-Tarnowitz	2,5	„
Summe wie oben	33,2	Meilen.

13. Die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz ist doppelgeleisig.

75. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II 1a und b dieses Berichts), die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II 4 dieses Berichts), sowie für die ad V und VI aufgeführten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

84. Hierin sind 251531 Thlr. Kosten der Vorarbeiten und der Verwaltung während der Bauzeit enthalten.

85 u. 86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 35,35 Meilen (siehe ad II 1a und b dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen einschließlich der Baukosten der Maschinen-Bau-Anstalt zu Kattowitz im Betrage von 195211 Thlrn. hat ult. 1867 überhaupt 3388302 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282358 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Stargard-Posener Eisenbahn.

88. Von den Stamm-Actien Lit. B der Oberschlesischen Eisenbahn sind 363200 Thlr. und von den Stamm-Actien der Stargard-Posener Eisenbahn 782200 Thlr. durch den Staat amortisirt.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 12 die für den Personen-Verkehr benutzten 31,65 Meilen der Oberschlesischen und 27,94 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,49 Meilen oder 448,08 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

122 u. 153a. Hiervon kommen auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 120625 Nutz- und 6630190 Achsmeilen.

Alle 3 Linien.

137a. In dieser Summe sind enthalten: bei der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer E. 7732 Thlr. und bei der Stargard-Posener E. 2564 Thlr. Steinkohlen-Prämien.

175b. Außerdem sind zur Unterhaltung des Bahnkörpers an Erd- und Kiesmassen frachtfrei befördert worden:

auf der Oberschlesischen E.	1154958	Ctr.	(mit 5428995 Centnermeilen),
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	398378	„ „	803146 „
„ „ Stargard-Posener E.	271002	„ „	753761 „

185a. Hiervon kommen

	auf tarifirte Betriebsdienst- und Baugüter		auf frachtfreie Betriebsdienst- und Baugüter	
bei der Oberschlesischen E.	1904312	Ctr.-Meilen,	26481331	Ctr.-Meilen,
„ „ Breslau-Posen-Glogauer E.	159825	„ „	5303330	„ „
„ „ Stargard-Posener E.	27470	„ „	2206447	„ „

Die außerdem von den Erd- und Kiesmassen zurückgelegten Centnermeilen sind in der vorstehenden Erläuterung zu Kol. 175b aufgeführt.

Oberschlesische E.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,65 Meilen zu Grunde.

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von 3814445 Thlrn., (einschließlich 492 Thlr. Reste) treten noch hinzu die Netto-Ueberschüsse

a) der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn von	24329	„
b) der Stargard-Posener Eisenbahn von	35307	„
sowie der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen mit	64958	„
so daß hier (in Kol. 270—276)	3939039	Thlr.

als verwendet nachgewiesen sind.

273b. Hiervon sind 28117 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Pferdebahnen zugeschrieben worden.

20. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 199, sowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist über die **Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen Betriebsmittel ꝛc. in den Jahrgängen 1862 u. 1863 der Statistik S. 27. resp. 179 das Nähere enthalten.

Mittelst dieser Trajekt-Anstalt wurden im Jahre 1867 befördert:

65182 Personen,	1186 Stück Rindvieh ꝛc.,
4497 Ctr. Passagiergepäck,	51 Hunde,
2337684,2 Ctr. Güter,	13 Equipagen und
17 Pferde,	154 Eisenbahn-Fahrzeuge.

Die Einnahmen haben 10890 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf., die Betriebskosten 8805 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. und der Ueberschuß 2084 Thlr. 15 Sgr. 11 Pf. betragen. Das Anlage-Kapital der Trajekt-Anstalt beträgt 76112 Thlr. 12 Sgr. 9 Pf. Dasselbe hat sich also zu 2,74 Proc. gegen 0,44 Proc. im Vorjahre verzinst.

III. **Bahn-Anlagen.** Die wesentlichsten Bau-Ausführungen während des Jahres 1867 waren folgende:

Auf dem Bahnhofe Bingerbrück wurde der vorhandene Lokomotivschuppen zur Unterbringung von weiteren 3 Maschinen vergrößert und der Bau eines mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlichen Stations-Gebäudes begonnen. Auf dem Bahnhofe Langen-Lonsheim wurde ein massiver Güterschuppen erbaut und der auf dem Bahnhofe Sobernheim befindliche, in Holzwerk aufgeführte Güterschuppen nach Waldböckelheim versetzt. Das Stations-Gebäude zu Kronweiler brannte am 7. Mai ab, an dessen Stelle der Bau eines neuen in Angriff genommen wurde.

Die Räumlichkeiten der Wartesäle auf den Bahnhöfen Fischbach, Türkismühle, St. Wendel und Ottweiler wurden vergrößert. In Neunkirchen wurde eine neue Kohlenladebühne und in St. Wendel eine neue Viehrampe errichtet.

Mit der Ausmauerung der noch nicht vollständig ausgewölbten Tunnel wurde fortgefahren.

Auf dem Bahnhofe Türkismühle wurde die im Jahre 1866 begonnene Verbreiterung des Planums behufs Erweiterung des Geleises beendet und dieses Geleise nebst einer Weiche gelegt. Ueberhaupt hat in Folge eingetretener Vergrößerung des Verkehrs eine Vermehrung der Geleise stattgefunden: in Bingerbrück 222 lfde. Ruthen, in Kirn 130 lfde. Rthn., in Fischbach 33 lfde. Rthn., in Türkismühle 48 lfde. Rthn., in St. Wendel 78,42 lfde. Rthn. und in Neunkirchen 42 lfde. Ruthen. In Bingerbrück, Kirn, Ottweiler und Neunkirchen wurde je eine Centesimal-Brückenwaage aufgestellt.

In der Nähe der Endstation Neunkirchen wurde durch die Königl. Bergwerks-Direktion ein neuer Förderschacht für die Kohlengrube Ziehwald, sowie eine Verladestation und Zweigbahn nach der Hauptstation angelegt.

IV. **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.** Es bestehen:

1) ein Pensions- und Unterstützungsfonds für die nicht definitiv angestellten Beamten der Rhein-Nahe-Eisenbahn, welcher ult. 1867 einen Bestand von 71115 Thlrn. hatte und an welchen 397 Beamte Theil genommen haben;
2) ein Pensionsfonds für die definitiv angestellten Beamten derselben Eisenbahn, welcher ult. 1867 einen Bestand von 12121 Thlrn. hatte und 119 Theilnehmer zählte;
3) ein Kranken-Unterstützungsfonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeldlich ärztliche Hülfe, sowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Dieser Fonds hatte ult. 1867 einen Bestand von 9141 Thlrn. Es nahmen an demselben ca. 323 Beamte und 440 Arbeiter Theil.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen.

121b. Außerdem legten die Lokomotiven der Königl. Saarbrücker Eisenbahn auf der Rhein-Nahe-Eisenbahn zurück: 4635 Meilen vor Personenzügen, 16 Meilen vor Güter-, 4 Meilen vor Arbeitszügen, 210 Meilen als Vorspann und 168 Meilen leer, zusammen 5033 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Königl. Saarbrücker Eisenbahn enthalten.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden 93$^{66}/_{100}$ Klafter Scheitholz und 11037 Stück Reiserwellen à ½ Cbfß. verbraucht.

141. Außerdem legten die Postwagen, welche Eigenthum der Postverwaltung sind, 61976 Achsmeilen auf der Königl. Saarbrücker Eisenbahn zurück.

161. Hierunter befinden sich 61623 Arbeiter, welche in den fiscalischen Gruben beschäftigt werden und zu dem ermäßigten Fahrpreise von 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172b—d. Dies sind ausschließlich Kohlen aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten. Die in Kol. 172b aufgeführten 377340 Ctr. Saarkohlen sind in Bingerbrück eingegangen (in Kol. 172c mitenthalten) und durch Spediteure weiter gesandt worden, erscheinen also doppelt.

197 u. 198. Von den Privat-Depeschen wurden 697 und von den Staats-Depeschen 15 von der Königl. Saarbrücker Eisenbahn übertragen.

206, 217, 219 u. 220. Hierin sind die Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim enthalten, und zwar:

1451 Thlr. 1 Sgr. 4 Pf. aus dem Personen-Verkehre (Kol. 206),
9166 „ 24 „ 3 „ „ „ Güter-Verkehre (Kol. 217),
272 „ 15 „ 8 „ „ sonstigen Quellen (Kol. 219),
zus. 10890 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf., wie ad II dieses Berichts angegeben.

Werden diese Beträge von den Summen, in denen sie enthalten sind, in Abzug gebracht, so stellen sich die Durchschnittsbeträge wie folgt:

ad Kol. 207 durchschnittlich 15503 Thlr. pro Meile und 2058 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge,
„ „ 218 „ 33976 „ „ „ „ 4511 „ „ „ „
„ „ 221 „ 53513 „ „ „ „ 7104 „ „ „ „

255. Hierunter befinden sich 3626 Thlr. Remuneration und sonstige Auslagen für den Verwaltungs-Ausschuß.

264. In dieser Summe sind die Betriebskosten der Trajekt-Anstalt von 8805 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. enthalten, ausschließlich deren die durchschnittlichen Ausgaben (Kol. 265) 35508 Thlr. pro Meile und 4715 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen würden.

270. Zur Verzinsung der Prioriäts-Obligationen pro 1867 mußte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie 111451 Thlr. gegen 108468 Thlr. im Vorjahre zuschießen. Der in den Jahren 1860—1864, 1866 und 1867 geleistete Gesammt-Zuschuß Seitens des Staats beträgt 776549 Thlr.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds { für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . 218 Thlr., / für Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . 3090 „
beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 85187 Thlr., / „ Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . 21228 „

346—365. Die mit 61672 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den unter No. IV. 1 dieses Berichts bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für nicht definitiv angestellten Beamte, und die mit 9709 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 daselbst erwähnten Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte.

21. Wilhelms-Bahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Wilhelms-Bahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 200 das Nähere.
Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867:

1) die Hauptbahn von Cosel über Ratibor bis zur Preuß. Grenze bei Oderberg		7,13	Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Ratibor nach Leobschütz		5,05	„
b) „ Rendza über Rybnik und Nicolai nach der Idaweiche		9,20	„
c) „ Friedrichsgrube nach Lazisk		1,28	„
d) „ dem Bahnhofe Cosel bis zum Klodnitz-Kanal		0,10	„
zusammen		22,76	Meilen.

Hierzu kommen folgende gepachtete Strecken:

1) von der Idaweiche bis Idahütte	0,21	Meilen,	
2) „ „ „ „ Emanuelssegen	0,80	„	
3) „ „ „ „ Kattowitz	0,63	„	
gepachtet von der Oberschlesischen Verwaltung,			
4) von der Landesgrenze bis Oderberg	0,44	„	
gepachtet von der Kaiser Ferdinands Nordbahn. zusammen	2,08	„	
Ueberhaupt	24,84	Meilen.	
Hiervon ab die ad 2d aufgeführte Strecke von Cosel bis zum Klodnitz-Kanal, welche verpachtet ist, mit	0,10	„	
so daß im eigenen Betriebe verbleiben.	24,74	Meilen.	

Auf den Zweigbahnen von Friedrichsgrube nach Lazisk, von Idaweiche nach Idahütte und von Idaweiche nach Emanuelssegen (zus. 2,22 Meilen) findet Personenverkehr nicht statt; es sind deshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a u. 207 . . . 22,45 Meilen zu Grunde gelegt worden.

III. Außer der **Beamten-Pensionskasse** für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Pensionskasse für die definitiv angestellten Beamten, welche ult. 1867 mit einem Bestande von 25304 Thlrn. abschloß und 31 Mitglieder hatte,
2) eine Arbeiter-Krankenkasse mit einem Bestande von 2311 Thlrn. ult. 1867 und 289 Betheiligten,
3) eine Beamten-Krankenkasse mit einem Bestande von 491 Thlrn. ult. 1867 und 389 Betheiligten,
4) eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 432 Thlrn. ult. 1867 und 415 Betheiligten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter, welcher später als definitives Mitglied der Direktion zugetheilt wurde.
14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Wilhelmsbahn sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 168 speziell angegeben.
209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Pauschsumme.
281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat den Zweck desselben mitzuerfüllen.

22a. Gößnitz-Geraer Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachsen-Altenburg liegende Gößnitz-Geraer Eisenbahn ist Eigenthum der „Eisenbahn-Gesellschaft Gößnitz-Gera", deren Direktorium seinen Sitz in Ronneburg hat. Der Betrieb wird von der „Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" mit deren eigenen Transportmitteln vertragsweise und gegen besondere Vergütung geleitet.

In Gößnitz und Gera besitzt die Gesellschaft keine eigenen Bahnhöfe, sondern es werden diejenigen der Königlich Sächsischen westlichen Staatsbahnen resp. der Thüringischen Eisenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgische Staatsregierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine Verzinsung von 4 Proc. ergiebt.

91—120. Die Gößnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königlich Sächsischen westlichen Staatsbahnen geführt.

121—153. Aus dem in vorstehender Erläuterung angegebenen Grunde beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die Leistungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächsischen westlichen Staatsbahnen gestellten Transportmittel.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 382 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

234. Dies sind die für die Mitbenutzung der Bahnhöfe in Gößnitz und Gera gezahlten Vergütungen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

272. Diese 3,5 Proc. Dividende sind auf 847 100 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden; die im Besitze der Herzogl. Altenburgischen Staatsregierung befindlichen 750 000 Thlr. Actien waren ohne Dividenden-Genuß. (Siehe Erläut. zu Kol. 87a.)

346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

22b. Greiz-Brunner Eisenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Haltestelle Neumark an der Sächsisch-Bayerischen Linie) führende Eisenbahn ist Eigenthum der „Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft", deren Direktorium seinen Sitz in Greiz hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Gesellschaft von der „Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig" geleitet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen westlichen Staatsbahnen aufgeführt.

87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Fürstl. Reußische Regierung 100 000 Thlr. übernommen. Dieselbe verzichtet für die Dauer der ersten 15 Betriebsjahre auf Verzinsung so lange, bis für die übrigen Actien sich eine solche von 4 Proc. ergiebt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichtes der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 367 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

346—365. Die Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23a. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Löbau-Zittauer Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 158 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Wagen nur annähernd angegeben werden.

172. Wie in den Tabellen bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen sind.

294. Im Vorjahre haben die Ausgaben die Einnahmen um 3008 Thlr. überstiegen. Es ist deshalb hier der ganze, für das Jahr 1867 erzielte Ueberschuß in Ansatz gebracht worden.

346—365. Die Beamten-Pensionskasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23 b. Zittau-Reichenberger-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Zittau-Reichenberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statistik S. 159 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden und eine Notirung des Gewichts der nach Stückzahl beförderten Thiere resp. der von denselben zurückgelegten Centnermeilen nicht erfolgt, kann auch die Ausnutzung der Güterwagen nur annähernd angegeben werden.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt ist.

172. Wie in den Tabellen bemerkt, sind die Kohlen und Coaks unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 21 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für Extrazüge (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten sich nicht trennen lassen.

294. Im Vorjahre haben die Ausgaben die Einnahmen um 15 900 Thlr. überstiegen. Es ist deshalb hier der ganze, für das Jahr 1867 erzielte Ueberschuß in Ansatz gebracht worden.

346—365. Die Beamten-Pensionskasse ist mit derjenigen für die Angestellten der Sächsischen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächsischen östlichen Staatsbahnen unter Nr. V resp. die Statistik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

24. Alberts-Bahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, besteht

1) aus der Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . . 1,11 Meilen,
2) „ mehreren nach Kohlenschächten ꝛc. führenden Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von . . 3,30 „
zusammen 5,11 Meilen.

Auf den Zweigbahnen findet Personenverkehr nicht statt.

Die im Jahre 1868 zwischen der Alberts-Bahn-Gesellschaft und der Königl. Sächsischen Staats-Regierung über den Erwerb der Alberts-Bahn in das Eigenthum des Staats gepflogenen Verhandlungen haben dahin geführt, daß zwischen dem Direktorium der Alberts-Bahn und dem Königl. Sächsischen Finanz-Ministerium ein Vertrag vereinbart

wurde, welchen die am 3. November 1868 abgehaltene außerordentliche General-Versammlung der Actionäre genehmigte. Nach diesem Vertrage soll die Alberts-Bahn mit dem 1. Juli 1868 in das Eigenthum des Sächsischen Staats übergehen. Die Uebergabe und die Vereinigung des Betriebes mit den Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen erfolgte am 28. November 1868.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

90. Die hier aufgeführte Summe ist bereits in dem verwendeten Anlage-Kapitale (Kol. 85) mitenthalten.

97b, 99a, 114b, 150b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,81 Meilen zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

102b. Hierunter befindet sich ein Postwagen.

163. Außerdem wurden noch Personen mit 59 Extrazügen befördert; von diesen ist nur die Einnahme, nicht aber die Personenzahl notirt.

201c. Hierin sind 2322 Thlr. Einnahmen für die vorstehend aufgeführten Extrazüge enthalten.

279a. Diese 3814 Thlr. sind für außerordentliche Zwecke, als Steuerzuschläge, Reparaturen in Folge Beschädigungen durch Wasser u. s. w. verausgabt.

25. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel	14,08	Meilen,
2) die am 19. Mai 1867 dem Betriebe übergebene Zweigbahn von Altona nach Blankenese von	1,3	„
3) die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von	0,22	„
von welcher 0,32 Meilen auf Altonaer und 0,60 Meilen auf Hamburger Gebiet belegen sind; letztere Strecke ist vom Hamburgischen Staate gebaut, welcher dieselbe an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet hat;		
4) die Zweigbahn von Neumünster nach Rendsburg (frühere Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn)	4,60	„
5) die Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt von	8,3	„
mit der Zweigbahn Kiel-Ascheberg von	3,6	„
zusammen	32,3	Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Altona-Blankeneser Zweigbahn der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	32,3	„

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft leitete auch im Jahre 1867 den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft sich befand.

III. **Bahn-Anlagen.**

1) **Geleise.** Zu Anfang des Jahres 1867 waren folgende Strecken doppelgeleisig:

a) die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	0,22	Meilen,
b) von Altona nach Pinneberg	2,0	„
c) „ Elmshorn nach Neumünster	6,0	„
d) „ Neumünster nach Rendsburg	4,60	„
zusammen	13,52	Meilen.
Im Jahre 1867 wurde das zweite Geleise auf der Strecke Pinneberg-Elmshorn von . . .	2,0	„
dem Betriebe übergeben, so daß ult. 1867 die Bahnlinie Hamburg-Rendsburg von	15,52	Meilen

ununterbrochen doppelgeleisig war.

2) **Brücken.** Die große Brücke über die Eider bei Rendsburg bedurfte einer bedeutenden Reparatur, mit welcher im Jahre 1866 begonnen wurde. Im Jahre 1867 wurde der größte Theil der Brücke mit neuen gußeisernen Trägern versehen. Der Rest der Reparatur soll im Jahre 1868 vollendet werden.

Die Kosten dieser Reparatur betrugen bis ult. 1867 40 068 Thlr.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden ausrangirt: 1 Lokomotive, 2 Personen- und 5 Arbeitswagen. Durch Neuanschaffung sind hinzugekommen: 2 Güterzugs-, 4 Schnellzugs- und 4 Tender-Maschinen für gemischte Züge und 22 vierrädrige offene Güterwagen. Von den älteren Güterwagen wurden 10 zu Arbeitswagen umgebaut.

V. **Personenverkehr.** Seit Eröffnung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn (16. Juli 1866) ist auf den Altona-Kieler Bahnen ein Versuch mit Einführung von Abonnements-Billets gemacht. Dieser Versuch hat jedoch nur auf Entfernungen von 1—3 Meilen zu einem Resultate geführt und vorzugsweise zwischen den Stationen Hamburg, Altona, Bahrenfeld, Flottbeck und Blankenese.

Die Abonnements-Billets werden ausgegeben für 1, 3, 6 und 12 Monate für II. und III. Wagenklasse.

Die Anzahl der im Jahre 1867 ausgegebenen Abonnements-Billets betrug 3409 Stück.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Hamburg bis Rendsburg (siehe ad III. dieses Berichts).

14. Die Altona-Kieler Eisenbahn wurde am 18. September 1844, die Rendsburg-Neumünstersche am 18. September 1845, die Ostholsteinischen Bahnen am 1. Juni 1866, die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn am 16. Juli 1866 und die Zweigbahn Altona-Blankenese am 19. Mai 1867 dem Betriebe übergeben.

76—85. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das Anlage-Kapital der Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahnen. Von demselben kommen

		auf die Altona-Kieler Eisenbahn	Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn
Kol. 76.	Vorarbeiten	156654 Thlr.	8600 Thlr.
„ 77.	Grunderwerb	415089 „	30306 „
„ 78.	Bahnkörper	863000 „	255617 „
„ 79.	Oberbau	1334838 „	201802 „
„ 80.	Signalvorrichtungen, electromagnetische . .	in Kol. 90	5364 „
„ 81.	Bahnhöfe und Wärterhäuser	1237026 Thlr.	62922 „

78. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt, es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

84. Dies ist die Differenz zwischen Anlage-Kosten und Kaufsumme für die Rendsburg-Neumünstersche Bahn.

95. Die hier aufgeführten 4172665 Thlr. repräsentiren die Anlage-Kosten der neueren Linien der Altona-Kieler Eisenbahn. Von demselben kommen:

auf den Altona-Kieler Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	738618 Thlr.
„ die Ostholsteinischen Bahnen	3053441 „
„ „ Altona-Blankeneser Zweigbahn	380606 „
Hierzu das Anlage-Kapital der älteren Linien mit	5894509 „
ergiebt ein Gesammt-Anlage-Kapital von	10067174 Thlrn.

Die Bau-Conti der neuen Bahnen waren ult. 1867 noch nicht abgeschlossen, es kann deshalb eine Spezifizirung und genaue Feststellung des verwendeten Anlage-Kapitals erst später erfolgen.

87c. Diese 220000 Thlr. sind im Jahre 1855 angeliehen worden.

90a. Hiervon sind 606170 Thlr. dem Reservefonds entnommen, der Rest von 85668 Thlrn. besteht in Agio-Gewinn bei verkauften 4500 Stück Altona-Kieler Stamm-Actien.

90b. Ebenso ist die hier aufgeführte Summe dem Reservefonds entnommen worden.

113—116. Außer den hier aufgeführten Summen sind für Anschaffung von Transportmitteln verausgabt:

à Conto der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	63314 Thlr.
à „ „ Ostholsteinischen Bahnen	192619 „
zusammen	255933 Thlr.

164a. Dies ist die Anzahl der beförderten Militair-Personen. Wie viele im Binnen- und wie viele im direkten Verkehre befördert wurden, kann nicht angegeben werden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208 Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

196—200. Auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft sind im Jahre 1867 Privatdepeschen nicht befördert worden.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

279a. Diese 12000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

361. In dieser Summe sind 22712 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Die Königl. Bayerische Staats-Regierung hat das dem Staatsrechnungswesen zu Grunde liegende Rechnungsjahr, umfassend die Periode vom 1. Oktober bis ult. September, vom 1. Januar 1867 ab aufgehoben und das Kalenderjahr angenommen. In Folge dessen hat die Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen ihr Rechnungsjahr, welches ebenfalls die Periode vom 1. Oktober bis ult. September umfaßte, aufgehoben und vom 1. Januar 1868 ab das Kalenderjahr eingeführt. Die Betriebs-Resultate des Jahres 1867 umfassen die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßte folgende Linien:

1)	die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg	38,63 Meilen,
2)	folgende Zweigbahnen:	
a)	Geiselhöring-Straubing-Passau	12,45 „
	und Passau-Landesgrenze (an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verpachtet) . . .	0,20 M.,
b)	Schwandorf-Cham-Furth am Walde	9,10 „
	und Furth-Landesgrenze (an die Böhmische Westbahn verpachtet)	0,90 M.,
c)	(Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth	13,15 „
d)	Weiden-Mitterteich-Eger	8,05 „
	zusammen	81,4 Meilen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 2 vierrädrige Tender-Lokomotiven für den Rangirdienst, 8 sechsrädrige gekuppelte Lokomotiven mit Tendern, 10 Gepäck-, 2 Bahnpost-, 68 offene und 162 bedeckte Güterwagen (sämmtlich vierrädrig) vermehrt.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Unterstützungs-Kasse für die Arbeiter und Bediensteten, aus welcher im Jahre 1867 an 139 Personen in Summa 1675 Thlr. an Unterstützungen gezahlt wurden. Dieselbe schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 65651 Thlrn. ab;

2) ein Sterbelassen-Verein, welcher Ende Dezember 1867 zus. 3283 Mitglieder zählte, in der 15monatlichen Periode vom 1. Oktober 1866 bis ult. 1867 . . . 8349 Thlr. vereinnahmte, für 41 Sterbefälle 7619 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 730 Thlrn. ult. 1867 abschloß. Für die einzelnen Sterbefälle wurden in maximo 189 Thlr. und in minimo 183 Thlr. gezahlt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Wie ad I dieses Berichts angegeben, ist die Periode des Rechnungs- und Betriebsjahres geändert worden und es umfaßt das Betriebsjahr 1867 (der Ausgleichung wegen) den 15monatlichen Zeitraum

vom 1. Oktober 1866 bis ult. Dezember 1867.

Mit Rücksicht darauf, daß die Betriebs-Ergebnisse einer 15monatlichen Periode zu Vergleichungen mit denjenigen der übrigen Vereinsbahnen nicht geeignet sind, hat eine Ausscheidung derselben für den Zeitraum vom 1. Oktober bis ult. Dezember 1866 stattgefunden. Die auf diese Periode sich beziehenden statistischen Notizen sind der Unterscheidung wegen durch kleineren Zahlendruck dargestellt, wogegen die auf die Periode vom 1. Januar bis ult. Dezember 1867 bezüglichen Notizen mit gewöhnlichen Ziffern gedruckt sind.

Ueberall da, wo eine genaue Ausscheidung nicht möglich war (z. B. bei den Einnahmen und Ausgaben Kol. 201—264 der Tabellen), sind annähernde Beträge in Ansatz gebracht worden.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

13. Die Strecke zwischen Schwandorf und Irrenlohe ist doppelgeleisig. Zwischen Nürnberg und Mögeldorf (½ Meile) ist der Bau des zweiten Geleises in Angriff genommen.
82. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Betriebs-Einrichtungen.
91d. Dies sind vierrädrige Tender-Lokomotiven, welche zum Rangirdienst verwendet werden.
109a. Hiervon kommen 2400 resp. 2600 Z.-Ctr. auf die Ladungsfähigkeit der Postwagen.
115a. Ebenso sind hierin die Anschaffungskosten der Postwagen enthalten.
230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Dienstgebäude.
281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar-Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat, die Kosten der durch Brand ꝛc. oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.
285—296. Der hier aufgeführten Vergleichung des Verkehrs und Ertrages sind die Resultate des Betriebsjahres vom 1. Oktober 1865 bis ult. September 1866 gegenübergestellt.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 47,398 Meilen
und die von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb genommene Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . . 1,745 „
überhaupt 49,143 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die **Betriebs-Ergebnisse** der Leopoldsbahn sind in denjenigen der Berlin-Anhaltischen enthalten. Die Einnahmen der Leopoldsbahn haben 19043 Thlr., die Ausgaben für die Bahnverwaltung 7236 Thlr., für die Transportverwaltung 24360 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1050 Thlr., zus. 32646 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf Station Berlin ist ein Reserve-Lokomotivschuppen, in Roßlau ein neues Stationsgebäude, in Elsnigk ein interimistisches Stationsgebäude, in Röderau ein Beamten-Logirhaus und ein Brennmaterialien-Schuppen und in Leipzig ein Lagerspeicher neu erbaut; ferner haben die Stationen Bitterfeld, Landsberg, Dessau und Röderau Centesimalwaagen erhalten.

IV. An **Betriebsmitteln** wurden beschafft: 4 neue Personenzug-Maschinen, 150 vierrädrige offene und 60 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 6 Personenwagen dritter Klasse und 6 vierter Klasse, 3 Bahnhofs-, 7 Bahnmeister- und 5 Erdtransport-Wagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Die Tarifläge der einzelnen Bahnen ist in der Statistik pro 1866 S. 172 angegeben.
13. Von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn sind doppelgeleisig die Strecken:

Berlin-Wittenberg . . .	12,61 Meilen,	Wallwitzhafen-Dessau	0,322 Meilen,
Bergwitz-Bitterfeld . . .	3,629 „	Jüterbogk-Linda	2,97 „
Landsberg-Halle . . .	1,991 „	zusammen	20,922 Meilen.

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Strecken ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 172 speziell angegeben.
104a. Hiervon sind 47 Erdtransport-, 80 Bahnmeister- und 36 Bahnhofswagen.
141. Die Postwagen haben auf der eigenen Bahn 292162 und auf fremden Bahnen 228043 Achsmeilen zurückgelegt; die letzteren sind aber bei Kol. 153 unberücksichtigt geblieben.
237. Hierin sind 47135 Thlr. Löhne der Wagenschieber und Wasserpumper enthalten.
243. Desgl. hierin die Beleuchtungskosten der Bahn- und der Expeditionslokale.
245. Dies sind die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.
284. Außerdem ist noch ein Fonds für Erweiterungsbauten und Reparaturen vorhanden, welcher ult. 1867 mit einem Bestande von 63922 Thlrn. abschloß.

28a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf . . . . . 35,91 Meilen,
b) die Zweigbahn von Büchen bis Lauenburg . . . . . 1,72 „
zusammen 37,63 Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen . . . . . 2,09 „

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . . 39,72 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 75—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) **Stationsbauten.** Der Ausbau der Haltestelle bei Seegefeld ist im Jahre 1867 vollendet worden; es sind daselbst folgende Gebäude errichtet: ein massives zweistöckiges Empfangsgebäude, ein massiver Güterschuppen und ein massives Stallgebäude mit Retiraden.

In Hamburg ist ein massiver Lokomotivschuppen zur Aufstellung resp. Reparatur von 7 Lokomotiven erbaut. Auf den Bahnhöfen Paulinenaue, Neustadt a. d. Dosse, Zernitz, Wilsnack und Schwarzenbeck wurden die hohen Perrons abgetragen und an Stelle derselben niedrige Perrons angelegt und abgepflastert; auf den Bahnhöfen Paulinenaue, Neustadt a. d. Dosse, Büchen und Schwarzenbeck sind außerdem Zwischen- resp. Seitenperrons hergestellt worden.

2) Auf freier Bahn wurden 5 Wohnhäuser für Wärterfamilien, zusammen 10 Wohnungen enthaltend, mit Stallgebäuden und Wirthschaftsbrunnen erbaut.

3) **Telegraphen.** Aus 285 Wärterbuden, welche mit electrischen Läutewerken zur Signalisirung der Züge versehen sind, kann mit Hülfe von portativen Apparaten gesprochen werden. Als portative Sprech-Apparate waren früher Zeiger-Apparate in Anwendung, während im Laufe des Jahres 1867 zu diesem Zwecke Apparate nach Morse'schem Systeme eingeführt sind.

Von den noch vorhandenen 30 hölzernen optischen Telepraphen sind 4 Stück durch eiserne ersetzt, so daß jetzt 256 Stück eiserne optische Telegraphen im Gebrauche sind.

III. Die **Betriebsmittel** sind im Jahre 1867 wie folgt ergänzt resp. vermehrt worden:

In **Zugang** kamen a) durch Neubeschaffung: 2 gekuppelte und 2 ungekuppelte Lokomotiven mit ebensoviel Tendern, 8 sechsrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 12 sechsrädrige Personenwagen III. Klasse, 4 sechsrädrige Personen-Gepäckwagen, 6 sechsrädrige Güter-Gepäckwagen, 50 vierrädrige bedeckte Güterwagen und 17 vierrädrige offene Materialien- (Arbeits-) Wagen;

b) durch Umbau ausrangirter Wagen: 20 vierrädrige bedeckte und 7 offene Güterwagen, sowie 2 vierrädrige offene Ochsenwagen.

Der **Abgang** bestand in 1 gekuppelten Lokomotive nebst Tender, 3 sechsrädrigen Personenwagen I. u. II. Klasse, 1 sechsrädrigen Personenwagen II. u. III., 12 sechsrädrigen Personenwagen III. Klasse, 38 achträdrigen bedeckten und 5 vierrädrigen offenen Güterwagen. Diese Betriebsmitttel wurden als nicht mehr brauchbar theils den Werkstätten behufs anderweiter Verwendung des Materials überwiesen, theils öffentlich verkauft.

Außerdem wurden noch 2 sechsrädrige und 13 vierrädrige Kohlenwagen zu offenen Güterwagen und ein sechsrädriger Schweinewagen zu einem Ochsenwagen eingerichtet.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

13. Die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf, mit Ausnahme einer Strecke von 0,02 Meilen auf der Brücke über den Elde-Kanal zu Grabow, sowie die gepachtete Hamburg-Bergedorfer Bahn sind doppelgeleisig, die Büchen-Lauenburger Zweigbahn (1,72 M.) dagegen eingeleisig.

75—87. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital (Kol. 75) weniger verwendeten 26964 Thlr. sind als Bestand des Baufonds vorhanden.

Das Anlage-Kapital (Kol. 75—87) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 9) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben ad I), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

Kol. 75.	Im Ganzen concessionirt	16298000 Thlr.		Kol. 79.	Oberbau	4230338 Thlr.	
„ 76.	Vorarbeiten	927636 Thlr.		„ 80.	Telegraphen (optische u. electromagnetische) .	108457	„
„ 77.	Grunderwerb	1490011	„	„ 81.	Bahnhöfe u. Wärterwohnungen	2523796	„
„ 78a.	Erdarbeiten	2025769	„	„ 83.	Betriebsmittel . . .	1581084	„
„ b.	Böschungen und Futtermauern	237626	„	„ 84.	Insgemein	1405139	„
„ c.	Einfriedigungen . . .	64862	„	„ 85.	Summa des verwendeten Anlage-Kapitals .	16271036 Thlr.	
„ d.	Wege-Uebergänge . .	61567	„	„ 86	pro Meile Bahnlänge .	409643	„
„ e. u. f.	Brücken (kleine u. große)	1614751	„				

Kol. 86. pro Kilometer Bahnlänge 54387 Thlr.

Kol. 87a. Stamm-Actien . . . 9548000 Thlr.
„ 87c. Prioritäts-Obligationen 6750000 „

		bis Ende 1866.	pro 1867.
90.	Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:		
	a) für Ergänzung der Betriebsmittel	2368160 Thlr.	223084 Thlr.
	b) für Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Herstellung und Reparatur von Krahnen, Drehscheiben, Brunnen ꝛc.	729844 „	149290 „
	zusammen	3098004 Thlr.	372374 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coals reducirt und es sind 1 Scheffel englische Steinkohlen = 64—70 Pfd. Coals, 1 Ctr. Schlesische Steinkohlen = 70 Pfd. Coals und 1 Tonne Braunkohlen = 3 Ctr. Kohlen = 80 Pfd. Coals gerechnet worden.

178b. Einschließlich der auch in Kol. 167 aufgeführten 4979 Hunde.

185b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 177a) zurückgelegten Centnermeilen, diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 183d mitenthalten.

243. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

244. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

245. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

248. Desgleichen hier die Beleuchtungskosten der Expeditions-Lokale.

252. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungsprämien ꝛc. mitenthalten.

263. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Halberstädter (früher Magdeburg-Wittenbergesche) Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

271. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (87500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Littr. B verwendet und in Kol. 270b mitenthalten.

272a. An Dividenden sind gezahlt:
auf die Stamm-Actien Littr. A von 5000000 Thlr. 9 % Proc.
„ „ „ „ „ B „ 3000000 „ 8 % „
} durchschnittlich also 9,125 Proc.

280. Außerdem sind Materialbestände im Werthe von 207164 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 810204 Thlr. betrug.

281—284. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

332. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 . . . 20 Achsbrüche, von 1858 bis 1867 aber keinen Achsbruch.

28b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1867 befördert worden: 454818 Personen, 7549308 Z.Ctr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 158—178 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 202—217 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personenbeförderung	90088 Thlr.	für Viehtransporte	19474 Thlr.
„ Reisegepäck	2518 „	Extraordinaria	3590 „
„ Eil- und Frachtgüter . . .	115897 „	für Beförderung der Posten . .	6806 „
„ Equipagen	1176 „	zusammen	239549 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als contractlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 119775 Thlr. erhalten, die übrigen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 119774 Thlr. sind in Kol. 235 u. 253 (33619 + 86155 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer dem vorerwähnten Betriebs-Einnahme-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130270 Mark Banko Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 119 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen

der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad I des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 158—218, 235 und 236, 253, 285, 286 und 288) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—14, 75—88, 219—222, 261—276 und 290—296) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

204. Hierin sind 3590 Thlr. extraordinäre Einnahmen enthalten.

219. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

270—276. Die Zinsen, Dividende, Amortisationsbeträge und Eisenbahnsteuern werden in Banko Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thaler reducirt ist.

29. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Brücken.** Die kleine Havelbucht-Brücke bei Potsdam wurde im Jahre 1867 umgebaut und verstärkt; die früher aus Holzwerk hergestellte Nuthe-Brücke unter Aufbringung der die ganze Weite in einer Oeffnung überspannende, auf massiven Pfeilern ruhenden Blechträger-Konstruktionen umgebaut und zwei kleinere Brücken mit neuem Oberbau von Blechträgern versehen.

2. **Stationsbauten.** Der Außenbahnhof in Berlin wurde erheblich erweitert, der große Coalsschuppen in Brandenburg als zweiter Güterschuppen eingerichtet und in Magdeburg ein neuer Lokomotivschuppen für 9 Maschinen errichtet.

II. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Lokomotiven, 12 Personenwagen und 16 vierrädrige bedeckte Güterwagen vermehrt, 2 sechsrädrige bedeckte Güterwagen dagegen ausrangirt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

234. Hierin sind 11 102 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

244. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

349. Diese 141 Thlr. sind Seitens der Gesellschaft für frühere Jahre nachgezahlt worden.

30. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

	Bahnkörper.	Betriebslänge.	Bahnkörper.	Betriebslänge.
	Meilen.		Meilen.	
1) Die **Stammbahn** mit den Strecken:				
a) Berlin-Stettin	17,85	17,81		
b) Stettin-Stargard	4,59	4,66		
c) Neustadt a. O.-Wriezen, dem Betriebe übergeben am 1. Januar 1867	4,01	4,00		
d) Pasewalk-Mecklenburgische Grenze, dem Betriebe übergeben am 1. Januar 1867	3,05	3,20		
zusammen	. .	. .	29,50	29,69
2) die **Hinterpommersche** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Stargard-Belgard-Cöslin	17,94	18,01		
b) Belgard-Colberg (Bahnkörper incl. Colberger Hafenbahn)	4,89	4,79		
zusammen	. .	. .	22,83	22,80
3) die **Vorpommersche** Eisenbahn mit den Strecken:				
a) Angermünde-Anclam-Stralsund (Bahnkörper incl Stralsunder Hafenbahn = 0,36 Meilen)	22,78	22,54		
b) Pasewalk-Stettin	4,92	5,56		
c) Züssow-Wolgast (Bahnkörper incl. Wolgaster Hafenbahn = 0,15 M.)	2,50	2,37		
d) Hafenbahn bei Greifswald	0,23	—		
zusammen	. .	. .	30,43	30,47
Ueberhaupt			82,76	82,96

Bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 ist die Länge des Bahnkörpers, bei allen übrigen dagegen die Betriebslänge zu Grunde gelegt worden.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Auf den alten Bahnstrecken Berlin-Stettin-Stargard sind die Bahngeleise auf den Bahnhöfen und in deren Nähe (excl. des neuen am Jahresschlusse 1867 noch nicht vollendeten Güterbahnhofes bei Stettin) durch Anlage von Neben-Geleisen um 680 lfde. Ruthen vermehrt worden.

Behufs Ueberführung der Chaussee bei Neustadt-Eberswalde wurde eine aus Eisen construirte Ueberbrückung ausgeführt.

Anstatt der vorhandenen Wärterbuden wurden 18 Familienhäuser erbaut.

Ferner sind 1211 Quadratruthen Anpflanzungen von Bäumen neben der Bahn, 350 lfde. Ruthen Erdwälle und 1229⅓ lfde. Ruthen Heckenpflanzungen gegen Schneeverwehungen angelegt und 8 Glockenhäuser erbaut.

An Stationsbauten kamen zur Ausführung: die Erweiterung des Empfangsgebäudes in Neustadt-Eberswalde um 4325 □Fuß Grundfläche, ein Anbau am Empfangsgebäude zu Biesenthal und eine Perronhalle in Neustadt-Eberswalde mit 13 890 □Fuß Grundfläche.

Die Telegraphen-Anlagen wurden durch Herstellung der 3. Leitung von Stettin bis Stargard um 4,56 Meilen Leitungsdraht vermehrt und 20 Hülfstelegraphen-Stationen in Wärterhäusern eingerichtet, welche den Zweck haben, im Fall des Liegenbleibens eines Zuges von den Bahnstationen die erforderliche Hülfe zu requiriren, wodurch die portativen Apparate überflüssig geworden sind.

Hinterpommersche Bahn.

Zu dem bei der Stammbahn angegebenen Zwecke wurden 19 Hülfstelegraphen-Stationen in Wärterhäusern eingerichtet.

Vorpommersche Bahn.

Auf dem Bahnhofe Pasewalk wurden die Geleise um 381 lfde. Ruthen und 13 Zungenweichen vermehrt.

Ein Wärterhaus wurde erbaut, sowie 225 lfde. Ruthen Erdwälle und 500 lfde. Ruthen Heckenpflanzungen gegen Schneeverwehungen angelegt.

An Stationsbauten wurden ausgeführt: 2 bedeckte Perronhallen von 17 000 □Fuß Grundfläche und 1 Wohngebäude auf dem Bahnhofe Pasewalk.

IV. **Betriebsmittel.**

Stammbahn.

Im Jahre 1867 sind angeschafft: 8 Lokomotiven nebst Tendern, 2 vierrädrige Personenwagen, jeder mit 1 Coupée III. Klasse und 1 Postcoupée, 4 vierrädrige Personenwagen, jeder mit 1 Coupée I. Klasse und 2 Coupée's II. Klasse, 6 vierrädrige Personenwagen, jeder mit 1 Coupée IV. Klasse zu 55 Plätzen, 2 vierrädrige Gepäck- und 52 bedeckte Güterwagen.

Ausrangirt wurden 4 Lokomotiven, 3 vierrädrige und 9 sechsrädrige offene Güterwagen.

Auf der **Hinterpommerschen** und **Vorpommerschen** Bahn sind Aenderungen im Bestande der Betriebsmittel nicht vorgekommen.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Auf jede von den Personenwagen zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn	5,77	Personenmeilen und eine Einnahme von	15,194	Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E.	3,47	„ „ „ „ „	8,921	„
„ „ Vorpommerschen E.	4,07	„ „ „ „ „	10,063	„

Auf jede von den Lastwagen (excl. der Arbeitswagen) zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn	21,60	Centnermeilen und eine Einnahme von	6,636	Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E.	20,03	„ „ „ „ „	5,414	„
„ „ Vorpommerschen E.	19,28	„ „ „ „ „	5,727	„

VI. Für den **Personen-Verkehr** zwischen sämmtlichen Stationen des Berlin-Stettiner Bahngebiets werden schon seit 1. April 1862 (für die neu eröffneten Strecken Neustadt-Eberswalde-Wriezen und Pasewalk-Mecklenburgische Grenze seit Anfang 1867) Tagesbillets für die II. und III. Wagenklasse ausgegeben, welche früher auf einen, jetzt auf zwei Kalender-Tage, vom Beginn der Hin- bis zum Antritt der Rückfahrt gerechnet, Gültigkeit haben und deren Preise ¾ resp. ⅔ der gewöhnlichen Fahrpreise betragen.

Im Jahre 1867 sind solche Tagesbillets auch für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin und Stettin einerseits und den Stationen der Stargard-Posener Bahn andererseits, ferner zwischen der Station Strasburg U./M. und der Station Oertzenhof der Friedrich-Franz-Bahn eingeführt.

VII. **Beamten-Pensionskassen.** Die Beamten der Strecke Stettin-Stargard nehmen an einer besonderen Pensionskasse Theil, weil diese Strecke bis zum 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war und die von der Verwaltung derselben angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

Außerdem besteht noch für die sämmtlichen Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahn (mit Ausnahme derjenigen der Strecke Stettin-Stargard) eine im Jahre 1867 vereinigte Sterbekasse, welche ult. 1867 mit einem Bestande von 31 100 Thlrn. abschloß und 2412 Mitglieder zählte, von denen 1069 mit 50 Thlrn. und 1343 mit 25 Thlrn. versichert waren.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Von der Cöslin-Stolp-Danziger Bahn befindet sich die Strecke Cöslin-Stolp im Bau. Die Strecke Stolp-Danzig konnte noch nicht in Angriff genommen werden, weil dieselbe noch vielfacher Rektifikationen unterzogen werden mußte und das Terrain im Danziger Stadt- und Landkreise noch nicht unentgeldlich überwiesen war.

Der neue Güterbahnhof bei Stettin ist im Wesentlichen hergestellt und im Frühjahr 1868 dem Verkehre übergeben; die neue Verbindung desselben mit dem Personenbahnhofe vermittelst Ueberbrückung der Oder und des dazwischen liegenden Terrains wird jedoch erst gegen Ende des Jahres 1868 betriebsfähig hergestellt sein.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Alle 3 Linien.

11. Die Bahn- und Betriebslängen sind ad I. dieses Berichts spezifizirt.

Stammbahn.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig die Strecken:

Berlin-Angermünde (mit Einschluß der Bahnhöfe)	18 911,4	Ruthen,
bei Bahnhof Casekow von Station 13,31—13,36	114,5	„
von der Abzweigung der Vorpommerschen Bahn bei Stettin bis zum Bahnhofe Stettin	1186,4	„
vom Bahnhofe Stettin in der Richtung nach Stargard bis Station 0,08	180,6	„
auf dem neuen Güterbahnhofe bei Stettin von Station 0,25—0,38	338,0	„
vom Bahnhofe Finkenwalde bis zum Bahnhofe Damm (Station 0,91—1,14)	500,0	„
zusammen	21 230,9	Ruthen
	= 10,62	Meilen.

Vorpommersche E.

78c. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

80b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

82. Hierin sind 876 000 Thlr. Beitrag zum Bau des Güterbahnhofes bei Stettin enthalten.

Stammbahn.

85. Die Anlage-Kosten des Güterbahnhofes bei Stettin sind hierin noch nicht enthalten.

87a. Von diesen Actien waren am Jahresschlusse 9 074 000 Thlr. (Nominalbetrag) begeben.

Hinterpommersche E.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ½ Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Proz. beträgt.

Stammbahn.

90a. Diese Summe ist aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet, wogegen die aus dem Reserve- ꝛc. Fonds für die Erweiterung der Bahnanlagen ꝛc. gezahlten Beträge bereits in Kol. 85 enthalten sind.

Vorpommersche E.

95d. Außerdem ist noch ein vierrädriger Salonwagen vorhanden, dessen Anschaffungskosten (3000 Thlr.) in Kol. 114a. mitenthalten sind.

Alle 3 Linien.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 108).

137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 238 die sich in Folge der Repartition (siehe ad II. dieses Berichts resp. Statistik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt, die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

199. Die überhaupt erhobenen Telegraphen-Gebühren auf den Stationen aller 3 Bahnlinien betragen 6283 Thlr., wie viel davon auf jede Bahnlinie trifft, ist nicht ermittelt.

219. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

bei der	Stamm-bahn. Thlr.	Hinterpom-merschen E. Thlr.	Vorpom-merschen E. Thlr.
Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre	2194	1144	975
Miethe für die Transportmittel	12 562	8009	23 318
Insgemein, Pächte, Miethe, Zinsen	56 097	10 141	8092
In Folge Repartition der Kosten für die Unterhaltung der Transportmittel von der Stamm- und der Vorpommerschen Bahn erstattet	—	7610	—
zusammen	70 853	26 904	32 385

234. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

auf Reinigung der Lokale, Appartements ꝛc.	997	214	512
„ Insertionskosten	8	—	—
„ Heizung und Erleuchtung der Lokale, Bahnhöfe und der Bahn ꝛc.	15 630	5942	9158
„ Unterstützungen und Insgemein	5021	5621	9369
zusammen	21 656	11 777	19 039

238, 239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 237 mitenthalten ist.

249. Hier ist aus dem zu Kol. 156 u. 157 angegebenen Grunde nur der residuarische Betrag der Wagenmiethe angegeben.

252. Hiervon kommen:

bei der	Stamm-bahn. Thlr.	Hinterpom-merschen E. Thlr.	Vorpom-merschen E. Thlr.
auf Heizung und Erleuchtung der Lokale und Züge	10 865	3391	4304
„ Geräthe	8127	2537	3219
„ Versicherungs-Prämien	665	207	263
„ Unterstützungen und Insgemein	10 619	3315	4207
zusammen	30 276	9450	11 993

Hinterpommersche E.

270a. Außerdem hat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Staat 334 229 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 54 311 Thlr. beigetragen.

Vorpommersche E.

270a. Außerdem sind zur Verzinsung des Anlage-Kapitals aus der Staatskasse 403 803 Thlr. gezahlt.

Stammbahn.

272a. Die Zinsen von 1 073 000 Thlr. à 4 Proc. sind aus dem Baufonds, die Zinsen der übrigen, sowie die Dividenden der begebenen Actien (9 074 000 Thlr.) aber aus dem Ueberschusse gedeckt.

Alle 3 Linien.

283a. Diese Summen sind bereits in den Ausgaben Kol. 224 (theilweise) und 225—228 enthalten.

283b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 246 u. 247 enthalten.

284. Außerdem waren am Jahresschlusse Materialien im Bestande verblieben, deren Werth betrug: bei der Stammbahn 53 143 Thlr., bei der Hinterpommerschen E. 25 173 Thlr., bei der Vorpommerschen E. 17 387 Thlr.

31. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der Strecke Breslau-Waldenburg wurden 1421,9 laufende Ruthen und auf der Strecke Liegnitz-Königszelt 2148,9 laufende Ruthen aus Schienen von 4½ Zoll Höhe bestehende Geleise durch 5 Zoll hohe und 21 Fuß lange Schienen ergänzt.

Auf den Bahnhöfen Breslau, Mettkau, Königszelt, Neuhof, Gr. Rosen, Striegau, Faulbrück und Gnadenfrei sind die Schienengeleise theils wegen Erweiterung der Bahnhöfe, theils wegen Einrichtung zu Kreuzungs-Stationen vermehrt worden.

2. **Stationsbauten.** Auf Station Breslau wurde der Lokomotivschuppen zur Aufnahme von 7 Maschinen erweitert und vor demselben 7 Löschgruben und eine neue Drehscheibe errichtet. Auf den zur Erweiterung des Bahnhofes erworbenen Flächen ist eine 2 bis 2½ Ruthen breite, 142,9 laufende Ruthen lange mit Granit gepflasterte Zufuhrstraße angelegt und eine Wagen-Reparatur-Werkstätte zur Aufnahme von 15 Wagen nebst einer Schmiede errichtet worden.

Auf Bahnhof Königszelt ist der Lokomotivschuppen zur Aufnahme von 6 Maschinen umgebaut und gleichzeitig sind 3 Kohlen-Ladebühnen, sowie eine massive Vieh- und Equipagen-Rampe errichtet worden.

Auf Station Freiburg wurde die defekt gewordene Drehscheibe durch eine neue größere ersetzt.

Die Wärterbuden sind in Folge der Bahnhofs-Erweiterungen um 15 Stück vermehrt worden.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 50 bedeckte Güterwagen vermehrt, wogegen 6 offene Güterwagen ausrangirt worden sind.

III. **Personen-Verkehr.** Im Laufe des Jahres 1867 sind Tagesbillets von und nach allen Stationen zu ermäßigten Preisen für alle Tage der Woche eingeführt worden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Einschließlich dreier stellvertretender Mitglieder.

5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben seinem Gehalte eine Tantième von ¼ Proc. des über 5 Proc. betragenden Reingewinns.

162. Hiervon sind 39 956 Militair-Personen und 119 Postfreipaß-Inhaber.

177c. Dies sind 40 Leichen und 36 Militair-Fahrzeuge.

201c. Für die Militair-Personen sind 12 769 Thlr. vereinnahmt.

283a. Diese 5271 Thlr. repräsentiren die Differenz zwischen Nominal- und Courswerth verkaufter Effekten.

32. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet,** welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecke von Frankfurt a. M. über Hanau bis zur Bayerischen Grenze bei Kahl von . . . . . 3,99 Meilen.

Außerdem hat die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg von . . . . . 2,17 „

von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtet und im Betriebe . . . . 5,16 Meilen.

II. Die 0,8 Meilen lange **Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.,** welche die daselbst einmündenden Eisenbahnen (Frankfurt-Hanauer, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Main-Neckar, Main-Weser, Offenbacher und Taunusbahn) unter einander, sowie mit dem Mainhafen verbindet, ist Eigenthum der Stadt Frankfurt.

Letztere hat die Kosten der Unterhaltung und Bewachung zu tragen, wogegen die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft den Fahrdienst gegen einen fixen Antheil an den Frachtsätzen der zu transitirenden Güter übernommen hat.

Auf dieser Verbindungsbahn, auf welcher Personen-Beförderung nur ausnahmsweise in Extrazügen stattfindet, wurden im Jahre 1867 zwischen dem Frankfurt-Hanauer Bahnhofe und den West-Bahnhöfen 2 072 208 Ctr., zwischen den Bahnhöfen und dem Mainhafen 486 133 Ctr., sowie gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe 216 943 Centner, demnach in Summa 2 775 284 Centner Frachtgüter befördert. Die Zunahme gegen das Vorjahr beträgt 446 114 Ctr. = 19,15 Proc.

Sämmtliche Frachtgüter haben 2 423 746 Centnermeilen zurückgelegt. Eingenommen sind durchschnittlich pro Centner Frachtgut 1,999 Pfennige.

Die Einnahmen aus diesem Frachtgut-Transporte haben 9421 Thlr. betragen (Zunahme gegen das Vorjahr 1735 Thlr. = 22,56 Proc.). Die Ausgaben für diesen Fahrdienst sind wegen theilweiser anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden und können speziell dafür zu 6500 Thlr. geschätzt werden.

Auf der Verbindungsbahn wurden 1574 Fahrten mit 1533 Nutzmeilen und 85 818 Wagen-Achsmeilen zurückgelegt.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten Brenn- und Schmiermaterials (6541 Ctr. Kohlen und 6 Klafter Holz im Werthe von 1900 Thlrn., sowie Schmier- und Putzmaterialien im Preise von 200 Thlrn.), ferner die Ausgaben für das dabei verwendete Dienst-Personal und die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen sind in den correspondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 121f, 122, 123d, 124d, 125, 129, 135, 137, 144b, 148, 237, 238, 239, 241, 246a u. b, 249, 253, 254a u. b, 264 und 265a u. b) enthalten. Ebenso sind die Einnahmen aus dem Verbindungsbahn-Fahrdienste in den entsprechenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 219, 220, 221a u. b, 222c) enthalten. Dagegen sind die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen und die beförderten Güter in den Kolonnen 152, 153, 170—174, 183c u. d, 184, 188c u. d, 189 und 190b außer Berücksichtigung geblieben.

III. **Bahn-Anlagen.** Zur Vervollständigung derselben sind von bedeutenderen, zur Ausführung gekommenen Bauten namhaft zu machen: die Vermehrung von Geleisen, die Herstellung eines provisorischen Kohlen-Entladeplatzes zu Hanau und die Auffüllung des dortigen Bahnhofes, die Aufführung von 27 Bahnwärterhäusern (davon 1 mit Wartezimmer an der Hochstadt-Dörnigheimer Haltestelle), sowie eines Wohngebäudes auf der Station Mainkur für Beamte und die Erweiterung des Expeditionslokals daselbst.

IV. **Betriebsmittel.** Auf den Untergestellen von Personenwagen wurden 3 offene Güterwagen hergestellt, 25 bedeckte Güterwagen in Bestellung gegeben und die Abänderung der Wagen vom Bayerischen Niederpuffer- auf das Vereins-System vollendet.

V. Der **Betrieb** erlitt durch den Brand der massiven, 78 Meter langen und 20 Meter breiten Güterhalle zu Frankfurt am 30. Oktober 1867 — wahrscheinlich durch die Selbstentzündung eines falsch deklarirten feuergefährlichen Frachtgutes veranlaßt — beschwerliche und bis zu deren Wiederherstellung andauernde Behinderungen, deren Bewältigung einen größeren Aufwand an Kräften und Kosten erheischte und die wegen der Schwierigkeit der Verladung und des Rangirens der Züge in Folge des Mangels der Halle und der dieselbe umgebenden Geleise während der durch den Winter verlängerten Bauzeit auch selbst auf den regelmäßigen Verlauf des Fahrdienstes influirte. Die aus der Versicherung des Gebäudes und der darin befindlichen Utensilien erhaltene Entschädigung wird die durch die Provisorien und die Rücksichtnahme auf die ungestörte Erledigung des Betriebes vertheuerten Wiederherstellungskosten nicht decken. Die Vergütung für die bei dem Brande der Güterhalle zerstörten Frachtgüter wurde Seitens der Frankfurter Versicherungs-Gesellschaft Providentia geleistet, bei welcher die lagernden und fahrenden Frachtgüter versichert sind.

VI. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht für die Arbeiter der Reparaturwerkstätte ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 80 Mitglieder zählte, 429 Thlr. vereinnahmte, an 36 Mitglieder 373 Thlr. verausgabte und am Jahresschlusse 570 Thlr. besaß.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

83. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Bremssystem der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) von 71 214 Thlrn.

96d. Außerdem sind noch 2 zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften vorhanden.

113—116. Es sind dies die wirklichen Anschaffungskosten ohne Berücksichtigung der Ausgabe von 71 214 Thlrn. für den zweimaligen Umbau.

121f, 123d u. 124d. Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf die Frankfurter Verbindungsbahn.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen entfallen 33 663 auf die Hauptbahn und 1533 auf die Verbindungsbahn.

129b u. c. u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 52 464 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 6541 Ctr. Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt auf der Hauptbahn 155,9 Zoll-Pfd. und auf der Verbindungsbahn (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lang andauerndem Rangirdienst) 426,8 Z.-Pfd.

Pro Achsmeile wurden verbraucht für die Hauptbahn 3,490 Pfd. und für die Verbindungsbahn 7,629 Pfd.

137. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials haben betragen

für die Hauptbahn . 15 232 Thlr. überhaupt, 13,57 Sgr. pro Nutz- und 3,65 Pfge. pro Achsmeile,
„ „ Verbindungsb. 1 900 „ „ „ 37,18 „ „ „ „ 7,97 „ „ „

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den Post- und Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen nicht besonders notirt werden, überhaupt spezielle Notizen über die Leistungen und Ausnutzung der Wagen nicht vorhanden sind.

152a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 85 818 Achsmeilen zurückgelegt worden.

153a. Einschließlich der vorerwähnten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 589 308 betragen.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokalverkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Sachsen und Oesterreich à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

219. Hierin sind 9421 Thlr. Einnahmen für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn (siehe ad II. dieses Berichts) enthalten.

223. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Bahn-Aufseher.

224. Die Erneuerungskosten eines Theils des Geleises (7844 Thlr.) und von 4 Drehscheiben (5890 Thlr.) erscheinen in Kol. 283a.

226. Hierin sind 444 Thlr. Kosten der Unterhaltung von Mobilien und 761 Thlr. Unterhaltungskosten der übrigen Bahnhofs-Anlagen enthalten.

231. Die verschiedenen Steuern betrugen 722 Thlr. und die Feuerversicherungs-Prämien 977 Thlr.

234. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staats- und der Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

237. Von der hier aufgeführten Summe kommen:

a) auf die Besoldung des Stations-Personals (Bahnhofsdienst, Personen-, Gepäck- und Güter-Expeditionen) 23 258 Thlr.

b) Vergütigung an die Bayerische Staatsbahn für die Besorgung des Stationsdienstes in Aschaffenburg	2 571	„
c) Besoldung des Zug-Personals (Ober-Kondukteure, Kondukteure, Zugschmiede und Bremser)	4 283	„
d) Besoldung des Lokomotivdienst-Personals (Führer, Heizer und Putzer)	6 778	„
e) Besoldung des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung)	12 459	„
f) Mehrkosten an Gehalten, Tagelöhnen und Stellvertretungen ꝛc. für den Nachtdienst	8 789	„
g) Aushülfe bei stärkerem Verkehr	794	„
h) Ersatz für Kranke	726	„
i) Zulage für die Material-Verwaltung	83	„
k) Kosten der Dienstkleidung	1 811	„
zusammen	61 552	Thlr.

237—253. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn mit einbegriffen.

243. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Stationen, Wagenzüge und der Bahn (4076 Thlr.), sowie die Unterhaltungskosten der Laternen (235 Thlr.).

245. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

248. In dieser Summe sind die Gesammtkosten der Heizung der Stationen und Bahnwärterhäuser, sowie die Unterhaltung der Feuerstellen mit 190 Thlrn. enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

266a u. b. Mit Rücksicht auf das in den Bemerkungen zu Kol. 223—237, 243 u. 248 Gesagte sind diese Procentsätze zu Vergleichungen mit denen anderer Bahnen nicht geeignet.

282. Hierin sind auch die aus dem Betriebs-Ueberschusse überwiesenen 13 734 Thlr. enthalten, welche zur Erneuerung eines Theils des Geleises und von 4 Drehscheiben verwendet und in Kol. 283a aufgeführt sind. (Siehe Erläuterung zu Kol. 224.)

287. Die Abnahme rührt von den Truppen-Transporten her, indem im Vorjahre während der Kriegsperiode 70 339 Militairs befördert wurden.

33. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1867 den ökonomischen Betrieb der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft selbstständig ausgeführt wurde.

Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

147. Die von den offenen Güterwagen in den Arbeitszügen zurückgelegten Achsmeilen sind hierin enthalten.

164a. Dies sind die beförderten Militärpersonen. Wie viele hiervon im direkten Verkehre befördert wurden, kann nicht angegeben werden.

234. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofs Elmshorn, welche nach den, diese Station berührenden Zügen repartirt werden, im Betrage von 2976 Thlrn. mitenthalten.

237. Ebenso hierin der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten der Züge, welche nach den auf den Holsteinischen Bahnen zurückgelegten Achsmeilen repartirt werden, im Betrage von 3886 Thlrn.

256. Desgleichen hier der an dieselbe Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreau's, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1409 Thlrn.

359. Hierin sind 189 Thlr. Beitrag zu der mit den Beamten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich zu tragenden Pensionslast enthalten.

34. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze. . .	6,29	Meilen,
b) von Mainz über Ingelheim nach Bingen	4,26	„
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg	9,91	„
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt a. M. (Einmündung in die Main-Neckar-Eisenbahn)	3,54	„
nebst der mit der Main-Neckar-Eisenbahn gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt a. M.	0,39	„
zusammen	24,39	Meilen,

auf welche die vorliegenden statistischen Notizen sich beziehen.

Die Worms-Alzeyer Bahn in ihrer ganzen Länge von . . . . . 3,97 „

wurde am 18. April 1867 für den Personenverkehr eröffnet. (Der Güterverkehr auf dieser Strecke begann bereits am 27. Dezember 1866.)

Die Worms-Alzeyer Bahn wurde im Jahre 1867 für Rechnung des Baufonds betrieben. Die Einnahmen dieser Strecke haben betragen:

aus dem Personenverkehre	32200	Thlr.
„ „ Güterverkehre	23673	„
„ sonstigen Quellen	3265	„
zusammen	59138	Thlr.
Die Gesammt-Ausgaben betrugen	38326	„
Der Ueberschuß von . . .	20812	Thlrn.

wurde dem Baufonds gutgeschrieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Auf der Strecke Mainz-Worms wurden in den Stationen Guntersblum und Osthofen die Ausweiche-Geleise verlängert und in den Gemarkungen Nierstein und Worms zwei Bahnwärterhäuser erbaut.

Die Bauarbeiten auf der Strecke Mainz-Bingen bestanden in der Errichtung eines Güterschuppens in der Station Heidesheim, in der Erweiterung des Güter-Expeditionslokals in der Station Bingen und in der Erbauung zweier Bahnwärterhäuser in den Gemarkungen Budenheim und Gau-Algesheim.

Die im Vorjahre in der Station Gustavsburg der Mainz-Aschaffenburger Linie begonnenen Arbeiten zur Herstellung einer direkten Verbindung der östlichen Hafengeleise mit den Hauptgeleisen kamen zur Vollendung. Auf der Nordseite des Hafens wurden zwei Geleise gelegt, wovon das längst des Hafens liegende auf einem Holzgerüste zum bequemen Aus- und Einladen hergestellt ist. Beide Geleise wurden mittelst der Drehscheibe mit den anderen Geleisen in Verbindung gebracht.

In der Station Bischofsheim wurde zur Erleichterung des starken Viehtransportes ein Stall zum Unterbringen von 160 Stück Ochsen erbaut und zum Behufe des raschen Ein- und Ausladens des Viehes und Rangiren der Viehzüge verschiedene Aenderungen an den Geleisen vorgenommen.

Das in der Station Groß-Gerau befindliche provisorische Stationsgebäude genügte nicht mehr, es wurde deshalb die Errichtung eines definitiven Empfangsgebäudes begonnen.

In dem Centralbahnhofe zu Mainz kam zwischen dem Administrationsgebäude und dem Wohnhause in der Backsgasse ein zweistöckiger feuersicherer Bau zur Einrichtung eines Effektenbüreaus zur Ausführung.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Laufe des Jahres 1867 um 150 offene Güter- (Kohlen-) und 20 offene Viehwagen vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die rückständigen Erdarbeiten der Worms-Alzeyer Bahn wurden im Laufe des Jahres 1867 vollendet, die Böschungen mit urbarer Erde bekleidet und eingesäet. Mit der Erbauung von 13 Bahnwärterhäusern wurde im Sommer begonnen, ein Theil davon ganz vollendet und die übrigen unter Dach gebracht. Die nöthigen Einfriedigungen an der Bahn wurden hergestellt und die lebenden Zäune angelegt.

Bezüglich der projektirten neuen Bahnlinien ist zu erwähnen, daß die Vorarbeiten der Rheinhessischen Bahnlinien vervollständigt, die früher projektirte Linie von Bodenheim nach Alzey aufgegeben und eine direkte Linie von Mainz über Nieder-Olm und Wörrstadt nach Alzey projektirt wurde. Diese Linie vereinigt sich in Armsheim mit der projektirten Alzey-Binger Linie, so daß Armsheim-Alzey eine gemeinschaftliche Strecke für beide Bahnen wird. Zur Erreichung der Sandsteinbrüche in Flonheim wird eine Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim projektirt.

Die projektirte Odenwaldbahn in der Provinz Starkenburg wurde in der Richtung von Darmstadt über Nieder- und Ober-Ramstadt, Reinheim, Wiebelsbach, Höchst, König und Michelstadt bis Erbach bearbeitet, wobei als Maximum der Steigung 1 : 80 angenommen wurde.

Ferner wurden die Vorarbeiten für eine Linie von Darmstadt über Griesheim und Gernsheim nach Worms, sowie für eine Bahn von Worms nach Bensheim in Angriff genommen.

Diese Linien werden zusammen eine Länge von ca. 15 Meilen erhalten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 4 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände, für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagenverwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Betriebs-Inspektor und für den Güterdienst durch den Güter-Inspektor.

   Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

9. Mit Hinzurechnung der noch für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke Worms-Alzey beträgt die Länge der im Betriebe befindlichen Strecken 28,36 Meilen.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Mainz-Bingen (4,26 Meilen), Gustavsburg-Bischofsheim (0,55 M.) und von Worms bis zur Grenze (0,42 M.).

14. Die Betriebs-Eröffnungen der einzelnen Bahnstrecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 182 speziell angegeben.

92, 97b, 99a 101b, 103b, 110, 113b, 114b, 115b u. 116b. Bei diesen Durchschnittsberechnungen ist die Bahnlänge zu 28,36 Meilen angenommen, weil die Transportmittel auch auf der Worms-Alzeyer Bahn in Benutzung waren.

108. Dies ist nur die Zahl der Reserve-Achsen mit Rädern für Wagen.

121b. Die Lokomotiven waren außerdem 32274 Stunden mit Rangirdienst beschäftigt.

122. Außerdem haben die Lokomotiven 15288 Nutzmeilen auf der Worms-Alzeyer Bahn zurückgelegt.

123d. Die Material- und Arbeitszüge werden nicht als einzelne Züge, sondern nur tageweise notirt.

129b. Außerdem wurden 33323 Ctr. Steinkohlen von besonderen Maschinen im ausschließlichen Rangirdienste verbraucht. Der Verbrauch pro Stunde beträgt 103,2 Z.-Pfd. Kohlen.

135. Dieser Durchschnittsberechnung liegen 6112782 Achsmeilen zu Grunde. (Siehe Erl. zu Kol. 153.)

137a. Dies sind die Kosten des im eigentlichen Fahrdienste verbrauchten Brennmaterials einschließlich des Tragens desselben auf die Tender. Die Gesammtkosten des außerdem im Rangirdienst verbrauchten Brennmaterials betrugen 8592 Thlr.

141. Hierin sind 22964 Meilen enthalten, welche die Postwagen auf fremden Bahnen zurücklegten. Außerdem haben fremde Postwagen 63854 Achsmeilen auf den Linien der Hessischen Ludwigsbahn zurückgelegt. Die letzteren sind bei Kol. 153a mitgezählt, wogegen die ersteren ausgeschlossen wurden.

145. Dieser Durchschnitts-Berechnung liegen 1592 Achsen zu Grunde, da ein Theil der Wagen erst im Laufe des Jahres angeschafft worden ist.

153. Hiervon entfallen 229370 Achsmeilen auf die Worms-Alzeyer Bahn, es verbleiben daher für die übrigen Strecken 6112782 Achsmeilen. Bei der Durchschnittsberechnung pro Meile sind 28,36 Meilen in Ansatz gebracht.

165. Außerdem wurden noch 111154 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfd. zu rechnen sind.

166b. Freigewicht wird nur in einigen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

178b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 12479½ Wagenladungen Thiere befördert.

230. Einschließlich der Kosten für Erleuchtung der Wärterbuden und Neben-Anlagen.

234. In dieser Summe sind 20205 Thlr. Pächte für Mitbenutzung der Bahnhöfe in Darmstadt, Frankfurt a. M. und Aschaffenburg und 5878 Thlr. Pächte für städtisches und Festungs-Terrain ꝛc. enthalten.

245. Hierin sind die Kosten für Beschaffung des Speisewassers für die Lokomotiven, sowie die Löhne für das Rangirpersonal und die Bahnhofsarbeiter enthalten.

248. Einschließlich der Kosten für Erleuchten und Reinigen der Bahnhöfe.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

35. Homburger Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

88. Die Actien bestehen aus 4000 Stück (nicht 400 Stück, wie in der Statistik pro 1866 irrthümlich angegeben) Littr. A. und 4000 Stück Littr. B. zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die letzteren haben aber bis zum 1. April 1896 keinen Anspruch auf Dividende.

234. Dies ist die Vergütigung, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofes in Frankfurt a. M. zahlt.

272. Wie in der Erläuterung zu Kol. 88 erwähnt, sind nur die Stamm-Actien Littr. A. zum Empfange von Dividende berechtigt.

36. Köln-Mindener (u. Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 183 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 72,334 Meilen,
von welchen die Strecken von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze von 0,546 Meilen,
an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen,
und die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Landesgrenze von . . 1,561 " 2,107 "
an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet sind.

Im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 70,227 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Laufe des Jahres 1867 sind 1918 lfde. Ruthen neue Bahnhofs- und Neben-Geleise gelegt worden, wodurch die Länge der überhaupt vorhandenen Geleise auf 148,451 Meilen gestiegen ist.

2. **Schienen von Guß- und Puddelstahl.** Im Jahre 1864 sind versuchsweise in die am meisten befahrenen Strecken der Bahn, zu beiden Seiten des Bahnhofes Oberhausen, Schienen von Guß- und Puddelstahl, von Feinkorn- und cementirtem Eisen von verschiedenen Lieferanten, im Ganzen 770 Stück eingelegt und nach 3½jähriger Befahrung im Anfange des Jahres 1868 einer näheren Untersuchung unterworfen worden.

Die Geleise am östlichen Ende des Bahnhofes liegen in einer Curve von 300° Radius und werden täglich von 40 bis 50 Lokomotiven verschiedener Art mit Personen- und Güterzügen, die hier häufig gebremst werden, befahren. Die Geleise am westlichen Ende des Bahnhofes liegen in gerader Linie und wird jedes derselben nur von etwa 25 bis 30 Zügen resp. Lokomotiven befahren. Nur auf einem dieser Geleise wird gebremst, das andere dient für die abfahrenden Züge und hat schwebende Stöße.

Die Schienen selbst sind 5" hoch mit Puddelstahl-Laschen-Verbindung, jede mit 4 Bolzen und ¾ Zoll Durchmesser und auf Schwellen gestoßen.

Im Ganzen befanden sich die mit den Versuchschienen belegten Strecken in gutem Zustande in Bezug auf ihre Höhenlage, Richtung, äußere Form und Verbindungstheile.

Von allen eingelegten Schienen sind nur zwei zur Auswechselung gekommen: eine Puddelstahlschiene, welche nach 2½ Jahren in der Platte abgedrückt war und in der Oberfläche des Kopfes geöffnete und angedeutete Schweißfugen der vertikalen Packetirung zeigte, und eine Feinkorn-Schiene mit den gleichen Merkmalen, welche nach etwa 3 Jahren der Befahrung ausgewechselt werden mußte.

Alle übrigen Schienen haben sich im Verhältniß des bedeutenden Angriffs, welchen sie täglich zu ertragen haben, in ihrer äußeren Form fast durchweg wohl erhalten; am besten die Gußstahl- und cementirten Schienen.

Eine vorgenommene genaue Messung des Verschleißes ergab im Allgemeinen Folgendes:

a) in den am meisten mit gebremsten Zügen befahrenen Geleisen beträgt die Abnahme der Schienenhöhe im Kopf ½ bis 1 Linie preuß., also $\frac{1}{60}$ der Schienenhöhe resp. $\frac{1}{10}$ der zulässigen Abnutzung des Kopfes;

b) in den weniger befahrenen Geleisen ½ bis höchstens ⅔ Linien.

Hieraus berechnet sich eine Jahres-Abnutzung

ad 1 von nahe 0,₂₈₆ Linien, ad 2 von nahe 0,₁₀₁ Linien.

Die Abnutzung zeigt sich am gleichmäßigsten bei den Gußstahlschienen, gleichviel von welchem Lieferanten, und bei den cementirten Schienen von der Gesellschaft Phönix zu Ruhrort; bei letzteren ist auch die gewölbte Oberfläche des Kopfes noch vollständig erhalten, die bei ersteren sich etwas flach abgefahren hat.

Die Puddelstahl- und Feinkornschienen sind im großen Durchschnitt zwar auch gut erhalten, es zeigen sich jedoch bei einzelnen nicht unbedeutende Abdrückungen der Kopfplatte und Anfänge seitlicher Lösung derselben, sowie Spuren von Schweißfugen.

3. **Stationsbauten.** Zwischen den Stationen Gelsenkirchen und Herne ist an der Südseite der Bahn ein neuer Rangir- und Sammel-Bahnhof unter der Benennung Pluto-Bahnhof angelegt worden, auf welchem neben dem dritten Bahngeleise 5 Parallelgeleise von 648 lfden. Ruthen Länge und 11 Verbindungsweichen zur Ausführung gekommen sind.

III. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1867 wurden 24 Lokomotiven, 17 Tender, 36 Personenwagen und 669 Lastwagen neu beschafft, dagegen 7 Lokomotiven, 3 Personenwagen und 19 Lastwagen ausrangirt. Der gesammte Fuhrpark umfaßte hiernach am Schlusse des Jahres 312 Lokomotiven, 274 Tender, 238 Personenwagen und 7755 Lastwagen aller Art, letztere mit einer Ladungsfähigkeit von 1323700 Z.-Ctrn.

IV. **Neue Bahnlinien.** Für den Ausbau der Venlo-Osnabrücker Bahn nebst deren Abzweigung nach dem Kohlenrevier sind die definitiven Vorarbeiten überall fertig gestellt mit Ausnahme einer kurzen Strecke in der Nähe von Wesel, deren Richtung von der noch höheren Orts zu bestimmenden Lage der hier zu erbauenden festen Rheinbrücke abhängig ist. Auf der Abzweigung Pluto-Bahnhof-Haltern-Münster wurden die großen Einschnitte bei Recklinghausen, Dülmen und Münster, sowie die Lippe-Verlegung bei Haltern in Angriff genommen und auf der Strecke Münster-Osnabrück die Erdarbeiten an den Voreinschnitten des Tunnels bei Lengerich begonnen.

Zum Weiterbau der Bahn von Osnabrück über Bremen nach Hamburg mit einer festen Elb-Ueberbrückung zwischen Harburg und Hamburg ist der Gesellschaft ebenfalls die landesherrliche Konzession ertheilt worden. Für die Elb-Ueberbrückung wurden die Vorarbeiten so rasch gefördert, daß schon im Juni 1868 die Baugruben für die Strompfeiler theilweise ausgebaggert und die Rammarbeiten begonnen werden konnten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Das zweite Bahngeleise ist auf den nachstehend benannten Bahnstrecken zur Ausführung gekommen:

a) auf der Hauptbahn von Deutz bis Minden und bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze	35,₂₉₀	Meilen,
b) auf der Zweigbahn von Oberhausen bis Ruhrort	1,₁₂₀	„
c) „ „ „ „ Duisburg zum Duisburger Hafen	0,₂₃₂	„
d) „ „ Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn von Oberhausen bis Sterkrade und in den Bahnhöfen	1,₂₅₀	„
e) auf der Köln-Gießener Bahn (incl. Rheinbrücke) auf der Rheinbrücke und in den Bahnhöfen	1,₈₃₄	„
f) auf der Betzdorf-Siegener Zweigbahn auf den Bahnhöfen	0,₂₄₆	„
zusammen	39,₉₉₉	Meilen.

14b. Der Betrieb ist zuerst eröffnet: auf der ganzen Bahn von Deutz nach Minden am 15. Oktober 1847, auf der ganzen Bahn von Oberhausen bis zur Niederländischen Grenze am 20. Oktober 1856 und auf der ganzen Bahn von Köln (Deutz) nach Gießen am 12. Januar 1862.

75. In dieser Summe sind 13000000 Thlr. enthalten, welche zur Ablösung der Amortisation des ursprünglichen Actien-Kapitals verwendet wurden. Dieselben sind in der in Kol. 85 aufgeführten Summe nicht miteingerechnet.

85 u. 86. Von dieser Summe sind die extraordinären Einnahmen mit 2360000 Thlr. in Abzug zu bringen, wodurch das wirklich verwendete Anlage-Kapital sich auf 64027934 Thlr. überhaupt, 885293 Thlr. pro Meile und 117538 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

96d. u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Courierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen. Sämmtliche Wagen sind sechsrädrig. Die Gesellschaft ist an den Beschaffungskosten derselben mit 146309 Thlr. betheiligt.

105. Dies sind kleine, von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

108. Im Ganzen sind 5003 eiserne und 12940 stählerne Achsen vorhanden.

137a. Für alle im Dienst transportirten Kohlen wird Dienstgutfracht à 1 Pf. pro Ctr. und Meile berechnet, welche in dem aufgeführten Betrage mitenthalten ist.

185b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt worden sind; über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeuge werden spezielle Notizen nicht geführt.

219. Hierunter sind 95503 Thlr. Pacht für die verpachteten Strecken und 76773 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rheinbrücke und Schiffbrücke zu Köln enthalten.

224. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben mit 484 Thlr. 6 Sgr. 3 Pf. resp. 464984 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf. enthalten.

235 u. 236. Nach Abzug der vorstehend aufgeführten, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 465468 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf. stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1320514 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge auf 18806 Thlr. und pro Kilometer Bahnlänge auf 2497 Thlr.

246a. Von den hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten 1100 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf. aus dem Reservefonds und 114009 Thlr. 12 Sgr. 3 Pf. aus dem Erneuerungsfonds.

246c. Desgl. hier 13270 Thlr. 12 Sgr. aus dem Reservefonds und 228118 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf. aus dem Erneuerungsfonds.

246d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstations-Gebäude, der Wasserhebungs-Maschinen, der Werkstatts-Gebäude, der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge aufgenommen.

252. Von diesen Ausgaben wurden 6188 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

253 u. 254. Bleiben die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge unberücksichtigt, so stellen sich die Ausgaben für die Transportverwaltung auf 2581154 Thlr. überhaupt, 3,32 Thlr. pro Nutzmeile und 2,11 Sgr. pro Achsmeile.

255. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Actienzinsen ergiebt, eine Tantième.

260. In dieser Summe sind 34149 Thlr. Kommunalsteuern enthalten.

264 u. 265. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf 4054803 Thlr. überhaupt, 57747 Thlr. pro Meile Bahnlänge, 7667 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge und 5,21 Thlr. pro Nutzmeile.

268a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 220) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 264).

270a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 245623 Thlr. 1 Sgr. 3 Pf. erforderlich, welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantie-Fonds zu leisten hatte.

274. Der hier aufgeführte Zuschuß zur Beamten-Unterstützungs-Kasse ist ein extraordinärer. Der regelmäßige Beitrag, welcher unter den Betriebs-Ausgaben der allgemeinen Verwaltung (Kol. 260) Verrechnung findet, beträgt 8520 Thlr.

292. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben, mit Ausschluß der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Summen, haben 335894 Thlr. = 9,03 Proc. und 4784 Thlr. pro Meile Bahnlänge mehr betragen als im Vorjahre.

37. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie umfaßte ult. 1867:

1) die Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von	15,33	Meilen,
2) die Zweigbahn von Coswig nach Meißen von	1,20	„
3) die Strecke Borsdorf-Grimma (2,62 M.) nebst der am 28. Oktober 1867 eröffneten Fortsetzung von Grimma nach Leisnig (3,0 M.), zusammen	5,62	„
überhaupt	22,15	Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecke Grimma-Leisnig der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	19,65	„
Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von	1,54	„

welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

Von der Borsdorf-Meißener Bahn wurde die Strecke Leisnig-Döbeln von 1,3 Meilen am 2. resp. 15. Juni 1868, die Strecke Döbeln-Nossen von 2,5 Meilen am 25. Oktober und die letzte Strecke von Nossen nach Meißen (3,0 Meilen) am 21. Dezember 1868 eröffnet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ¼ Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinns, welche pro 1867 . . 2726 Thlr. betragen hat.

14b. Die Hauptbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 7. April 1839 eröffnet, die Coswig-Meißener

Zweigbahn am 1. Dezember 1860, die Strecke Borsdorf-Grimma am 14. Mai 1866 und die Strecke Grimma-Leisnig am 28. Oktober 1867.

76—81. Eine spezielle Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungs-Gebäudes im Jahre 1857 sämmtliche hierzu erforderliche Notizen vernichtet worden sind.

87c. Hierunter befinden sich 500000 Thlr. in Kassenscheinen.

90b. Hierin sind 12718 Thlr. enthalten, welche dem Baufonds überwiesen worden sind.

216. In dieser Summe sind auch Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre enthalten.

219. Desgl. hierin der Pachtzins für die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Preußischen Grenze von 67084 Thlr.

231. Von der hier aufgeführten Summe kommen auf Grundsteuer 3021 Thlr., auf Feuerversicherung 2485 Thlr. Thlr. und auf Gewerbesteuer 53613 Thlr.

243. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w. enthalten.

252. Ebenso enthält diese Summe die Ausgaben für Unterhaltung der Utensilien, Beleuchtung, Heizung, Expeditionsbedarf und kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1867	überhaupt	22,15	Meilen	und im	mittleren	Jahresdurchschnitte	19,65	Meilen,
1866	„	19,13	„	„	„	„	18,17	„
1867	mehr überh.	3,0	Meilen	und im	mittleren	Jahresdurchschnitte	1,48	Meilen.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1856 stattgefunden.

38. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

78a. Hierin sind auch die unbedeutenden Kosten der Durchlässe enthalten.

80. Die Signalvorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mitenthalten.

86. Da die Bahn nur 0,5 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

87c u. 88. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22857 Thlrn. sind bereits vollständig getilgt.

90b. Im Jahre 1867 sind für Anschaffung von Schienen und Bahn-Erneuerungen 9832 Thlr., für Herstellung einer elektrischen Telegraphen-Leitung für die ganze Bahnstrecke mit 4 Apparaten und einer elektrischen Läutebude 1216 Thlr. und für Anschaffung eines Transportwagens 294 Thlr. aus den laufenden Einnahmen verwendet worden.

163. Von den hier aufgeführten Personen wurden 173235 über die ganze Bahn und 34185 bis Muggenhof (0,4 Meilen) befördert.

174. Die hier aufgeführten Kohlen wurden ab Muggenhof befördert, sie durchfuhren also nur die Hälfte der Bahn.

192—195. Diesen Durchschnittssätzen liegt nicht die Einheit der Meile zu Grunde, sondern es beziehen sich dieselben auf die überhaupt zur Erhebung gelangten Sätze. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163 u. 174.)

227. Hierin sind auch die Herstellungskosten der Telegraphen enthalten. (Siehe Erläut. zu Kol. 90b.)

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den laufenden Betriebs-Einnahmen (siehe Kol. 90) erfüllt wird.

253 u. 255. Die Pensionen und Unterstützungen im Jahre 1867 wurden aus der Gesellschafts-Kasse bestritten.

39. Lübeck-Büchener (und -Hamburger) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Lübeck-Büchener Bahn von Lübeck über Ratzeburg und Mölln nach Büchen von . . . 6,3 Meilen,
2) die Lübeck-Hamburger Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg von 8,3 „

zusammen 14,6 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.

142. Hierin sind auch die Leistungen von 4 Königl. Preuß. Postwagen enthalten.

143. Bei der Durchschnittsberechnung pro Achse sind die vorstehend erwähnten Postwagen mit ihrer Achsenzahl berücksichtigt.

163 u. 174. Hiervon wurden 138632 Personen und 1256110 Ctr. Güter auf der Lübeck-Büchener Bahn befördert.

197. Dies ist die Anzahl der aufgegebenen und angekommenen Depeschen.

242. Hierin sind auch die Kosten für das Schieben der Wagen, für Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen mitenthalten.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck desselben mitzuerfüllen.

40. Magdeburg-Halle-Cöthen-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze 14,23 Meilen,

b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt . . . . . 2,36 Meilen

mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Lödderburg . . . . . 0,60 „ 3,59 „

zusammen 17,82 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Preußischen Grenze bis Leipzig von . . 1,54 „

von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet.

Auf diese . . . . . 19,36 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen . . . . . 0,61 Meilen.

Auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von . . . . . 2,27 Meilen übernommen. Auf diesen Abzweigungen findet nur Güterverkehr statt.

II. **Bahn-Anlagen.** 1) Die **Geleise** wurden vermehrt und verändert auf den Bahnhöfen Magdeburg, Eggersdorf, Staßfurt und „an der Saale".

2. Von der **Saalebrücke** wurden 17 Joch in Eisen umgebaut.

3. An **Stationsbauten** wurden ausgeführt: der Neubau von Güterschuppen in Magdeburg und Eggersdorf, die Vergrößerung der Güterschuppen in Förderstedt und „an der Saale", die Anlage einer Wasserstation in Eggersdorf und der Neubau von 5 Wärterbuden.

III. **Neue Bahnlinien.** Von der Halle-Kasseler Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken

Halle-Eisleben. . . von 5,02 Meilen am 1. September 1865,
Eisleben-Nordhausen „ 7,38 „ „ 10. Juli 1866,
Nordhausen-Arenshausen „ 9,26 „ „ 9. Juli 1867.

Ende 1867 waren mithin . . . . . 22,16 Meilen im Betriebe, welche auf den mittleren Jahresdurchschnitt reducirt . . . 17,46 Meilen ergeben.

Die Betriebsmittel bestanden aus 12 Personenzug- und 16 Güterzug-Maschinen mit Tendern, 120 vierrädrigen Personenwagen und 733 vierrädrigen Güterwagen.

Die Lokomotiven haben 73 698 Meilen, eigene und fremde Personenwagen 360 833 und eigene und fremde Güterwagen 1 553 647 Achsmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden 506 222 Personen, welche 2 205 513 Meilen, jede Person also 4,36 Meilen durchfahren haben, 4 949 270 Ctr. Güter, von welchen 27 275 934 Centnermeilen oder pro Centner 5,51 Meilen zurückgelegt sind.

Die Einnahmen haben im Ganzen 537 251 Thlr. betragen, von welchen 178 273 Thlr. auf den Personenverkehr, 290 282 Thlr. auf den Güterverkehr und 68 697 Thlr. auf sonstige Quellen entfallen. Die Einnahmen sind in den Baufonds geflossen, aus welchem auch die Ausgaben bestritten wurden.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungs-Fonds", welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält.

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1867 an 111 Kinder verstorbener Beamten 1160 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Der Bestand desselben betrug ult. 1867 . . . 17 488 Thlr.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Die ganze Bahn von Magdeburg bis Leipzig ist zweigeleisig.

90b. Diese Summe ist aus dem Erneuerungsfonds entnommen.

128a. Diese Quantität Coaks wurde beim Anheizen verbraucht.

230. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate ꝛc.

234. Ebenso repräsentirt die hier aufgeführte Summe die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

253. Diese 44 614 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 254, als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 266 außer Ansatz geblieben.

354. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds gezahlt. (Siehe ad IV dieses Berichts.)

41. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit den Strecken:

a) Magdeburg-Halberstadt-Thale . . . . . 11,05 Meilen,

b) Cöthen-Bernburg-Wegeleben . . . . . 9,06 „

c) die Zweigbahn von Güsten nach Staßfurt von . . . . . 0,89 „

d) die Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nebst Abzweigungen . . . . . 1,22 „

zusammen 22,82 Meilen;

2) die frühere Magdeburg-Wittenbergeſche Eiſenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Vähen, zuſammen . . . . . 14,3 Meilen.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Zweigbahn von Froſe nach Ballenſtedt von 1,9 Meilen wurde am 7. Januar 1868 dem Betriebe übergeben.

Der Bau der Bahnſtrecke Halberſtadt-Vienenburg wurde im Jahre 1867 ſo weit gefördert, daß Anfang 1868 mit dem Verlegen des Oberbaues vorgegangen werden konnte. Behufs Ausführung der Bahnſtrecke Aſchersleben-Sandersleben in der Linie Aſchersleben-Halle ſind die Grunderwerbs-Verhandlungen im Gange. Außerdem iſt der Magdeburg-Halberſtädter Eiſenbahn-Geſellſchaft die Conceſſion zum Bau einer Eiſenbahn von Berlin über Rathenow und Gardelegen nach Lehrte und einer Zweigbahn von Stendal nach Uelzen ertheilt. Die ſpeziellen Vorarbeiten ſind für die Strecken Spandau-Rathenow Stendal-Gardelegen und Stendal-Schönhauſen feſtgeſtellt, auch haben die Erdarbeiten auf den Strecken Stendal-Gardelegen, Stendal-Salzwedel und Stendal-Schönhauſen, ſowie der Bau der Elbbrücke bei Hämerten begonnen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Magdeburg-Halberſtädter Linie.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge der Magdeburg-Halberſtädter Bahn zu 11,7 Meilen und diejenige der Cöthen-Wegelebener nebſt Zweigbahnen zu 11,3 Meilen für den Güterverkehr und zu 10,1 Meilen für den Perſonenverkehr angenommen, weil auf der Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nur Güterverkehr ſtattfindet.

13. Von der Bahnlänge ſind doppelgeleiſig: die Strecken Magdeburg-Oſchersleben (5,1 Meilen) und Halberſtadt-Wegeleben (1,1 M.).

75. Von dem hier aufgeführten Kapitale ſind 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen für die Cöthen-Wegelebener Linie conceſſionirt.

163 u. 174. Auf der Magdeburg-Halberſtädter Linie wurden befördert: 1 110 237 Perſonen, 345 417 Centner Eilgüter und 20 242 090 Ctr. Frachtgüter; wogegen auf der Cöthen-Wegelebener Linie und deren Zweigbahnen befördert ſind: 420 820 Perſonen, 47 137 Ctr. Eilgüter und 5 734 134 Ctr. Frachtgüter.

Von den Transporten der Magdeburg-Halberſtädter Linie ſind auf die Cöthen-Wegelebener Linie und umgekehrt übergegangen — alſo doppelt gezählt — 97 615 Reiſende, 24 831 Centner Eilgüter und 2 594 315 Ctr. Frachtgüter, ſo daß auf beiden Linien zuſammen die hier (in Kol. 163 u. 174) aufgeführten Perſonen und Güter in Wirklichkeit zur Beförderung gekommen ſind.

190. Dieſer Durchſchnittsberechnung liegt die Tarifläge im Perſonenverkehre von 21,9 Meilen zu Grunde. (Siehe Erläut. zu Kol. 12.)

220 u. 264. Von den Einnahmen kommen auf die Magdeburg-Halberſtädter Linie 1 338 969 Thlr. und auf die Cöthen-Wegelebener 318 394 Thlr.

Die Ausgaben haben betragen: für die Linie Magdeburg-Halberſtadt 540 122 Thlr. und für die Cöthen-Wegelebener 198 576 Thlr.

286 u. 288. Bei der Vergleichung des Verkehrs mit dem Vorjahre ſind die von der Magdeburg-Halberſtädter auf die Cöthen-Wegelebener Linie und umgekehrt übergegangenen Perſonen und Güter außer Berechnung geblieben.

Magdeburg-Wittenbergeſche Linie.

9. Zu der eigentlichen Bahnlänge von 14,24 Meilen kommt noch die Verbindungsbahn in Magdeburg mit 157,3 Ruthen (= 0,078 Meilen) Länge.

12. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn rund auf 15 Meilen angenommen.

76. Dies ſind die Koſten für beſchaffte Baugeräthe ꝛc.

80b. Hierin ſind auch die Anlage-Koſten der Wärterbuden enthalten.

159 u. 160. Mit Tagesbillets wurden befördert: 3460 Perſonen in der II. und 32 420 in der III. Klaſſe, welche bei der Frequenz doppelt gerechnet ſind.

230. Hierin ſind auch die Koſten der Erleuchtung der Wärterlokale enthalten.

270—276. Der Ueberſchuß reichte zur Verzinſung und Amortiſation der Anleihen und zur Zahlung von 3 Proc. Rente für die Stamm-Actien nicht aus, weshalb aus dem Ueberſchuſſe der Magdeburg-Halberſtädter Linie 25 111 Thlr. entnommen werden mußten, ſo daß in den Kol. 270—276 . . . 270 949 + 25 111 = 296 060 Thlr. als verwendet nachgewieſen ſind.

42. Mecklenburgiſche Eiſenbahn.

I. Ueber die Organiſation der **Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statiſtik S. 51 ſpezielle Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, ſowie das des techniſchen und Betriebs-Direktors beträgt 3000 Thlr. (incl. 500 Thlr. Miethsentſchädigung). Außerdem bezieht Erſterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reiſekoſten-Entſchädigung. Die 3 übrigen Mitglieder der Direktion ſind nicht Beamte, ſondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entſchädigung: der Vorſitzende 500 Thlr., die beiden anderen Mitglieder je 300 Thlr.

5. Die oberſten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der Betriebs-Direktor ſind Mitglieder der Direktion und als ſolche in Kol. 2b mitaufgeführt.

83. Hierin ſind 100 086 Thlr. Einrichtungskoſten des Betriebes enthalten.

87c. Von diesen 1 948 000 Thlrn. bestehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverschreibungen zweiter Priorität.

154. Diese Meilenzahl ist seit dem Jahre 1855, von wo ab die Leistungen der Achsen notirt sind, zurückgelegt.

166. Jedem Reisenden wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. gewährt. Dies sowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

275a. Die Summe von 24 866 Thlrn. ist aus den Betriebs-Ergebnissen des Jahres 1867 wegen einer Subvention an die Großherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn reservirt worden, über welche ein Prozeß schwebt.

278—280. Das Defizit des Reservefonds betrug ult. 1866 . . . . . 57 184 Thlr.
Im Jahre 1867 wurden zur Deckung der Ausgaben dieses Fonds aus dem Erneuerungsfonds vorschußweise entnommen (siehe Bemerkung zu Kol. 283b) . . . . . 22 715 „
zusammen 79 899 Thlr.

283b. Außerdem wurden 22 715 Thlr. vorschußweise dem Reservefonds überwiesen.

43. Neisse-Brieger Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, sowie über die Benutzung des dreigeleisigen Bahnkörpers der Oberschlesischen Eisenbahn von Brieg bis zur Paulau-Briegischdorfer Grenze (0,33 Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 189 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

100b. Dies sind kombinirte Post- und Gepäckwagen. Dieselben gehören dem Königl. Postfiscus, werden aber von der Eisenbahn-Verwaltung mitbenutzt.

236. Die Durchschnittskosten der Bahnverwaltung pro Meile resp. Kilometer sind nach der eigenen Bahnlänge von 5,33 Meilen = 43,91 Kilometer berechnet, weil die in Kol. 11b als „gepachtet" aufgeführte Bahnstrecke von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn unterhalten wird.

241. Hierin sind auch die Ausgaben für das Wagenschieben enthalten.

263. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die an die Oberschlesische Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des von der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzten Bahnhofes Brieg und der Bahn-Anschlußstrecke an denselben.

277—284. Der Reservefonds schloß ult. 1866 mit einem Vorschusse von 6 283 Thlrn. ab. Im Jahre 1867 haben die Ausgaben dieses Fonds die Einnahmen desselben um 16 578 Thlr. überstiegen, so daß der Vorschuß ult. 1867 . . . 22 861 Thlr. betrug.

Der Erneuerungsfonds schloß ult. 1867 mit einem Vorschusse von 4 278 Thlrn. ab.

Die Reorganisation beider Fonds hat im Jahre 1868 stattgefunden; es sind denselben diejenigen Beträge, welche sie à Conto des Baues verausgabt hatten, zurückerstattet, dem Reservefonds ein Bestand von 8000 Thlrn. und dem Erneuerungsfonds ein Bestand von ca. 43 000 Thlrn. überwiesen worden.

44. Niederschlesische Zweigbahn.

I. **Betriebsmittel.** Ein vierrädriger offener Güterwagen wurde ausrangirt, wogegen ein vierrädriger bedeckter und ein achträdriger offener Güterwagen angeschafft wurden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

177c. Außerdem wurden noch 13 Leichen befördert.

200. Die wirkliche Einnahme für beförderte Depeschen hat 493 Thlr. betragen, von welcher den Telegraphen-Beamten 20 Proc. Tantième = 97 Thlr. bewilligt und der Gesellschaft 396 Thlr. verblieben sind, wie hier angegeben.

244. Hierin sind auch die Löhne der Wagenschieber und Bahnhofsarbeiter enthalten.

281. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1866 angegebenen Bestande beruht darauf, daß von demselben 52 400 Thlr. zum Umbau des Bahnhofes Glogau resp. zum Neubau des Empfangsgebäudes in Glogau überwiesen worden sind.

284. Außerdem hatte der Erneuerungsfonds Materialien zum Geldwerthe von 21 753 Thlrn im Bestande. Es betrug das Guthaben dieses Fonds bei dem Conto des Boberbrücken-Umbaues 28 200 Thlr. und bei dem Conto des Umbaues des Glogauer Bahnhofes 37 037 Thlr.

Einschließlich der vorerwähnten Summen hatte der Erneuerungsfonds ult. 1867 ein Vermögen von 135 653 Thlrn.

45. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn und die in Aussicht stehende Veränderung ihrer Firma ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 197 enthalten.

Die Leitung und Beaufsichtigung des Baues der neuen Bahnlinien (der „Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn") erfolgt von dem Ober-Ingenieur der Gesellschaft, der zugleich Betriebs-Direktor ist und das Amt eines Spezial-Direktors mitverwaltet.

II. **Betrieb.** Der gemäß des mit der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages im Jahre 1864 übernommene Fahrdienst auf der Zweigbahn Tarnowitz-Morgenroth, bestehend in Beförderung eines Zuges von Tarnowitz nach Morgenroth und eines Zuges von Morgenroth nach Tarnowitz zum Anschluß an Oppeln-Tarnowitzer Züge, ist auch im Jahre 1867 unter denselben Verhältnissen ausgeführt worden, welche im Jahrgange 1864 der Statistik S. 236 näher beschrieben sind.

Die Leistungen des Betriebs-Materials auf der 2,9 Meilen langen Tarnowitz-Morgenrother Strecke im Jahre 1867 bestanden in 1679 Meilen, welche gemischte Züge zurücklegten. Diese Summe ist in Kol. 121d mitenthalten.

Die von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 4477 Thlr. Hiervon sind dem Betriebsfonds für erhöhte Leistungen und Abnutzungen 2896 Thlr. (in Kol. 219 mitenthalten) und dem Erneuerungsfonds 1581 Thlr. (in Kol. 282 mitenthalten) überwiesen.

III. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Rechten-Oder-Ufer-Bahn wurde im Jahre 1867 soweit gefördert, daß Anfang 1868 Arbeits- und Revisionszüge coursiren und die 16,92 Meilen lange Strecke Breslau-Bossowska am 15. November 1868 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Die Strecken von Tarnowitz über Beuthen, Laurahütte, Emanuelsegen und Pleß nach Dziedit befanden sich im Bau.

Die Verbindung der Rechten-Oder-Ufer-Bahn mit der Warschau-Wiener Bahn ist höheren Orts genehmigt und soll diese Bahn von Mischline über Herby nach Czenstochau führen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch drei stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

80a. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

121d. Ebenso sind hierin die Leistungen der Lokomotiven auf der Tarnowitz-Morgenrother Zweigbahn enthalten (siehe ad II dieses Berichts).

129 u. 137. Die in Kol. 121f aufgeführten 874 Meilen sind für Private gefahren worden, welche das Brennmaterial geliefert haben. Es liegen deshalb den Durchschnittsberechnungen Kol. 129c und 137b 23918 Nutzmeilen zu Grunde.

244. Hierin sind auch die Ausgaben für das Verschieben der Wagen enthalten.

271. Die hier aufgeführte Steuer bezieht sich auf das Jahr 1866.

46. Ostpreußische Südbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Strecken:

1) von Pillau nach Königsberg (Lizent-Bahnhof)	6,07	Meilen,
nebst der Verbindungsbahn in Königsberg vom Lizent-Bahnhofe bis zum Südbahnhofe	0,11	„
2) von Königsberg (Südbahnhof) nach Bartenstein	7,66	„
3) die am 1. November 1867 dem Betriebe übergebene Strecke von Bartenstein nach Rastenburg	5,98	„
zusammen	19,82	Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der letztgenannten Strecke der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	14,84	„

Die Strecke Rastenburg-Lyck von 10,95 M. befand sich 1867 im Bau. Dieselbe ist am 8. Dezember 1868 dem Betriebe übergeben worden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—85. Das bis ult. 1867 verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, da der Bau noch nicht vollendet und die Baurechnung nicht gelegt ist.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung sämmtlicher Betriebslokale.

268c. Mit Rücksicht darauf, daß das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, kann der Procentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

270. Der Ueberschuß ist mit Ausnahme der ult. 1867 noch nicht festgestellten Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds in den Baufonds geflossen.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen:

im Jahre 1867	14,84	Meilen,
im Jahre 1866	8,12	„
daher im Jahre 1867 mehr	6,72	Meilen.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre ist nicht thunlich, weil das Bahngebiet im Jahre 1867 ein weit größeres war, als im Jahre 1866. (Siehe ad I. dieses Berichts und Erläuterung zu Kol. 285.)

47a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist zugleich die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn, der Neustadt-Dürkheimer und der im Bau begriffenen Pfälzischen Nordbahnen vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Die betreffenden Verhältnisse haben durch den Hinzutritt der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen eine Aenderung nicht erlitten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von der Preußischen Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . . 16,58 Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms von 0,42 M. befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-Gesellschaft, welcher sie eigenthümlich gehört);

2) die Zweigbahnen: a) Schifferstadt-Speyer . . . . . 1,21 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . . 1,46 „
c) Speyer-Germersheim . . . . . 1,80 „
d) Schwarzenacker-St. Ingbert . . . . . 2,71 „
von welcher die Strecke Hassel-St. Ingbert von 0,93 M. am 1. Juni 1867 eröffnet wurde,
e) der Pfälzische Theil der Rheinbrücke nebst Verbindungsbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim von 0,44 M., mit . . . . . 0,22 „
eröffnet am 25. Februar 1867.
zusammen 23,98 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecke Hassel-St. Ingbert und der Rheinbrücke . . . . . 23,59 „
= 177,70 Kilometer.

III. **Personen-Verkehr.** Vom 1. Januar 1868 ab gelangen auf den Pfälzischen Eisenbahnen Monats-Abonnementskarten für Schüler und Lehrlinge bis zum Alter von 18 Jahren, sowie für Arbeiter, mit 75 Proc. Ermäßigung, und Monats-Abonnementskarten für alle Reisenden mit 25 Proc. Ermäßigung zur Einführung.

IV. Außer der **Pensions-** und **Unterstützungskasse** für die Beamten und Angestellten der Pfälzischen Eisenbahnen besteht noch eine Lebensversicherungs-Anstalt. Aus den Fonds derselben, welche durch monatliche Abzüge aufgebracht werden, wurden im Jahre 1867 an die Hinterbliebenen von 17 verstorbenen Mitgliedern die Summe von 1371 Thlrn. ausgezahlt. Dieser Verein zählte ult. 1867 . . 1993 Mitglieder.

Durch den Verwaltungsrath wurde ein regelmäßiger Beitrag der verschiedenen Bahnen zu der Pensions- und Unterstützungs-Kasse von 500 Fl. pro Bahnmeile beschlossen.

V. **Neue Bahnlinien.** Von den Pfälzischen Nordbahnen wurde die erste Linie von Landstuhl nach Kusel von 3,95 geogr. Meilen am 22. September 1868 dem Betriebe übergeben.

Ferner ist die Allerhöchste Concession ertheilt für die 2. Linie der Pfälzischen Nordbahnen, die sogenannte Alsenzbahn von Hochspeyer über Winnweiler nach Münster am Stein in einer Ausdehnung von ca. 6,5 Meilen.

Die Expropriation hat bereits begonnen und wird noch im Laufe des Jahres 1868 zu Ende geführt; auf der ersten Hälfte der Bahn ist mit dem Bau begonnen worden.

In gleicher Weise ist die Concession für den Bau einer Bahn von Winden nach Bergzabern (Zweigbahn der Pfälzischen Maxbahn) erfolgt und wird mit dem Bau ebenfalls noch im Laufe des Jahres 1868 begonnen werden. Dieselbe hat eine Länge von 1,50 Meilen.

Alsdann ist die Bauausführung nachstehender Linien in naher Aussicht:

a) der Donnersberger Bahn mit der Zellerthal-Linie von ca. 4,20 Meilen,
b) der Fortsetzung der Neustadt-Dürkheimer Bahn über Grünstadt nach Monsheim zum Anschluß an die Hessische Bahn von Alzey nach Bingen von ca. 3,0 Meilen.

Die Gesammtlänge der vorstehend aufgeführten neuen Linien beträgt ca. . . . . 18,98 Meilen.

Projektirt sind ferner folgende Linien:

a) von Germersheim über Rülzheim nach Wörth zum Anschlusse an die Winden-Carlsruher Bahn ca. 3,0 „
b) von Pirmasens über Waldfischbach und Schopp nach Kaiserslautern . . . . . ca. 4,0 „
c) von Landau über Pirmasens nach Zweibrücken . . . . . ca. 9,0 „
d) von Bliesklastel nach Saargemünd.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 191 speziell angegeben.
123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.
140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.
146. Desgl. hier, wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.
246b. Hierin sind auch die Reparaturkosten der Gepäckwagen enthalten.
252. In dieser Summe sind enthalten: 8546 Thlr. Vergütigung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für den Antheil an den Betriebskosten der Station Neunkirchen, 12250 Thlr. Schadenersatz und Restitutionen aller Art und 3058 Thlr. Kosten des Rheintrajekts zwischen Ludwigshafen und Mannheim.
285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:
im Jahre 1867 überhaupt 23,98 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 23,59 Meilen,
„ „ 1866 „ 22,93 „ „ „ „ „ „ 21,23 „
im Jahre 1867 mehr überh. 1,05 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 2,36 Meilen.
296. Die im Jahre 1866 zur Vertheilung gekommene Dividende bezog sich auf die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

47 b. Pfälzische Maximiliansbahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. I. resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

II. **Bahn-Anlagen.** Das zweite Geleise zwischen Neustadt und Winden wurde im Jahre 1867 vollendet und am 9. September 1867 dem Betriebe übergeben.

III. **Neue Bahnlinien.** Die Concession für den Bau einer Eisenbahn von Winden nach Bergzabern ist ertheilt und soll mit dem Bau dieser Zweigbahn in kürzester Zeit begonnen werden.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.

140 u. 146. Diese Procentsätze können nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militair-Personen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen und die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

246b. Hierin sind auch die Reparaturkosten der Gepäckwagen enthalten.

252. In dieser Summe sind enthalten: 931 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt, 4661 u. 5380 Thlr. Vergütigung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg, 9439 Thlr. Vergütigung an dieselbe für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg, sowie 8651 Thlr. Antheil an den Kosten des Betriebes der Brücke bei Maximiliansau.

296. Die im Jahre 1866 zur Vertheilung gekommene Dividende bezog sich auf die 15monatliche Periode vom 1. Oktober 1865 bis ult. Dezember 1866.

47c. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Von den gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten . . . . . 145968 Thlr.
wurden durch Einnahmen während der Bauzeit gedeckt . . . . . 60175 „
so daß die Baurechnung ult. 1867 mit einem Vorschusse von . . . . . 85793 Thlrn.
abschloß.

140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den Militair-Personen zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.

246b. Hierin sind auch die Reparaturkosten der Gepäckwagen enthalten.

252. Ebenso hierin 2345 Thlr. Vergütigung an die Pfälzische Ludwigsbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Neustadt und 1458 Thlr. gemeinschaftliche Ausgaben für denselben.

260. Desgleichen hierin 5074 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Banquiers.

272. Zur Verzinsung des Actien-Kapitals waren erforderlich . . . . . 33771 Thlr.
Der Betriebs-Ueberschuß betrug . . . . . 2843 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . 30928 Thlrn.
zu leisten hatte.

48. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke)	20,40	Meilen
mit der Zweigbahn von Koblenz nach Lahnstein	0,98	„
2) Köln-Düren-Aachen-Herbesthal 11,34 M. und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.)	11,36	„
mit der Zweigbahn Herbesthal-Eupen	0,70	„
3) Düren-Euskirchen-Mechernich (5,21 M.) nebst der am 1. November 1867 eröffneten Fortsetzung Mechernich-Call (1,92 M.)	7,13	„
4) Köln-Crefeld-Cleve 15,65 M. und von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten (1,52 M.)	17,17	„
5) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg	1,69	„
6) von Osterrath nach Essen 5,92 M. nebst der am 15. Dezember 1867 eröffneten Fortsetzung von Essen nach Wattenscheidt (1,20 M.)	6,52	„
zusammen	66,25	Meilen.

Hiervon gehen ab: die in den Linien ad 1, 2 u. 4 berechnete Kölner Stadtbahn von $2 \times 0{,}15 =$ 0,30 Meilen
und die in den Linien ad 2 u. 4 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Köln von $1 \times 0{,}07 =$ 0,07 „ } 0,37 „

Es verbleiben . . . . 65,88 Meilen,

welchen noch hinzutreten die Strecken: übertragen	65,88	Meilen,
von der Tranlgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe	0,42	„
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn	0,14	„
Ueberhaupt . . .	66,44	Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den **Betrieb** auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:

1) von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Strecke Eigenthum der Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung ist, ...	0,05	„
2) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar . . . . . welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist;	0,66	„
3) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymwegen . . . . welche Eigenthum der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist.	1,34	„
Im Betriebe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft befinden sich also	68,99	Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Strecken Mechernich Call und Essen-Wattenscheidt der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	66,82	„

Die Zweigbahn Kempen-Kaldenkirchen von 3,04 Meilen wurde am 23. Dezember 1867 dem Betriebe übergeben, dieselbe ist aber in den vorliegenden statistischen Notizen nicht weiter berücksichtigt.

Im Bau begriffen waren: die rechtsrheinische Bahn von Ehrenbreitstein bis Siegburg, die direkte Bahn von Neuß nach Düren, die kleine Zweigbahn von der Station Hochfeld bis zur Stadt Duisburg.

Ferner sind die Vorarbeiten für die Bahn von Call resp. Soetenich nach Trier in Angriff genommen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Die Abzweigung von der Station Stolberg bis zum neuen Etablissement der Spiegelmanufaktur ist in einer Länge von 385 Ruthen fertig gestellt und in Betrieb gesetzt worden. Die Arbeiten zur Weiterführung nach der Stadt Stolberg sind in Angriff genommen.

Auf der Bahn Köln-Bingerbrück wurde das zweite Geleise zwischen Brohl und Neuwied, sowie zwischen Capellen und Boppard beendet und in Betrieb genommen. Auf der Bahn Köln-Zevenaar wurde zwischen Osterrath und Neuß, sowie zwischen Dormagen und Worringen und auf der Zweigbahn Osterrath Essen zwischen Hochfeld und Essen das zweite Geleise fertig gestellt und dem Betriebe übergeben.

2. **Stationsbauten.** Die Bahnhöfe Aachen, Stolberg, Eschweiler und Horrem wurden in Folge des gesteigerten Verkehrs vergrößert, ebenso der Bahnhof Kempen in Folge der Einführung der Zweigbahn von Kaldenkirchen.

3. Das **Telegraphennetz** wurde auf die neueröffneten Strecken ausgedehnt und umfaßte ult. 1867 im Ganzen 302 Meilen Drahtleitung mit 93 Zeiger- und 46 Morseschen Apparaten, sowie 726 Läutewerken, von welchen 698 in besonderen Glockenbuden aufgestellt sind.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Laufe des Jahres 1867 um 32 neue Lokomotiven vermehrt, nämlich 4 Tender-Maschinen für den Trajektdienst, 10 gekuppelte Personenzug- und 18 dreifach gekuppelte Güterzug-Maschinen. An Wagen wurden neubeschafft: 3 Personenwagen II. Klasse, 8 dergleichen III. Klasse, 8 Dienst- und Gepäckwagen, 10 Gepäckwagen, 100 Coulissenwagen, 200 offene Güter- (Kohlen-) Wagen. Außerdem sind 9 offene Viehwagen in der eigenen Werkstätte gebaut worden. Ausrangirt wurden 7 Personenwagen II. Klasse, 10 dergl. III. und 1 Wagen IV. Klasse, 3 bedeckte und 15 offene Güterwagen. Außerdem sind 171 halbgedeckte und offene Güterwagen in Arbeitswagen umgeändert.

IV. Neben der **Pensions-** und der **Krankenkasse** besteht noch eine Sterbekasse, aus der bei jedem Todesfalle den Hinterbliebenen 50 Thlr. gezahlt werden, sowohl zur Bestreitung der Beerdigungskosten, wie auch anderer schon während der Erkrankung entstandener Ausgaben. Alle Beamten, Diätare und dauernd beschäftigten Arbeiter sind Mitglieder dieser Kasse; der Beitrag zu derselben ist versuchsweise auf 2 Sgr. monatlich von jedem Mitgliede fixirt und aus den Ueberschüssen der Vorjahre ein Reservefonds im Betrage von 2000 Thlrn. gebildet.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, darunter 1 besoldetes mit einem Gehalte von 2000 Thlrn.

75. Von dem hier aufgeführten concessionirten Anlage-Kapitale waren bis ult. 1867 nur 46 655 300 Thlr. (darunter 26 291 500 Thlr. Actien) begeben. Die für die Eifelbahn von Sötenich nach Trier concessionirten 11 000 000 Thlr. in Obligationen waren ebenfalls noch nicht emittirt. Dieselben sind in Kol. 75 nicht enthalten.

82. In dieser Summe sind die Kosten der Gas-Anstalt bei Nippes, die aus dem Betriebsfonds nach und nach amortisirt werden sollen, mit 60 566 Thlrn., ferner die Kosten der Schwellen-Incrustir- und Imprägnir-Anstalt bei Nippes mit 42 093 Thlrn., sowie 250 000 Thlr. Gratisbeitrag zu den Baukosten der Kölner Rheinbrücke und 762 850 Thlr. enthalten, welche später auf die einzelnen Titel verrechnet werden sollen.

89. Es sind vom Staate garantirt: 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc., 2 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der festen Rheinbrücke bei Koblenz ꝛc. mit 4½ Proc., welches Kapital aber für den Bau nicht absorbirt werden ist, und 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der Bahn von Ehrenbreitstein nach Horchheim mit 4 Proc.

121g. Dies sind die leer und beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen; die letzteren werden nach Stunden notirt und nach bestimmten Sätzen auf Meilen reducirt.

125. Zum Anheizen wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt und dabei 1 Reiserwelle = ½ Cubikfuß Scheitholz gerechnet.

164d. Einschließlich der Personen-Frequenz in Eisenbahnzügen über die feste Rheinbrücke bei Köln.

201c. Hierin sind die von Fußgängern ꝛc. über die feste Rheinbrücke bei Koblenz erhobenen Brückengelder im Betrage von 2700 Thlrn. enthalten.

232. Die Ausgaben für das Reinigen der Bahn vom Schnee werden aus dem Reservefonds bestritten.

234. Hierin sind die Kosten der Rhein-Trajekte bei Griethausen und Rheinhausen mit 29 471 Thlrn. enthalten.

244. Ebenso hier die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

260. Desgleichen hier 17 499 Thlr. Kommunalsteuern und 6682 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensionskasse.

263. Der Betrieb auf den fremden Bahnstrecken wird, wie ad I. dieses Berichts erwähnt, nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen geführt, ein Zins für dieselben daher nicht entrichtet. Der Einnahme-Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist in Kol. 275 aufgeführt.

275. Von der hier aufgeführten Summe sind 6075 Thlr. Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft an den Betriebs-Einnahmen und 60 268 Thlr. Antheil der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Zinsen-Deficit der Strecke Cleve-Zevenaar.

279a. Hierin sind 10 940 Thlr. Unterstützungen an beschädigte Beamte, sowie an Hinterbliebene von verunglückten Beamten und sonstige Entschädigungen aus gleicher Veranlassung enthalten.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 überhaupt	68,99	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	66,92	Meilen,
„ „ 1866 „	66,57	„	„ „ „ „ „	63,09	„
daher 1867 mehr überhaupt	2,42	Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	3,80	Meilen.

336b. Dies sind die seit dem Jahre 1863 vorgekommenen Schienenbrüche, die in den früheren Jahren stattgefundenen sind nicht notirt.

343, 344 u. 345. Die Rhein-Trajekte bei Griethausen und Rheinhausen erlitten durch Hochwasser und Eisgang 6 resp. 9 Tage Unterbrechung, von welcher aber nur die unmittelbar von dem Trajektiren abhängigen Züge betroffen wurden.

49. Schleswigsche Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Rendsburg über Klosterkrug, Oster Ohrstedt, Tingleff, Rothenkrug und Woyens nach der Jütischen Grenze . . . . . 19,81 Meilen,

2) folgende Zweigbahnen:

a) von Oster-Ohrstedt nach Tönning	4,40	„
b) „ der Nordschleswigschen Weiche nach Flensburg	0,60	„
c) „ Tingleff nach Tondern, dem Betriebe übergeben am 26. Juni 1867.	3,43	„
d) „ Woyens nach Hadersleben	1,56	„
zusammen	29,80	Meilen,
für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 2c aufgeführten Zweigbahn von Tingleff nach Tondern der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt	28,14	„

II. Ueber das **Anlage-Kapital**, sowie über das mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 194 spezielle Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht eingetreten.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 4 Personen-, 3 Gepäck- und 20 bedeckte Güterwagen vermehrt.

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Maschinen-Werkstatt in Flensburg beschäftigte im Jahre 1867 durchschnittlich täglich 84 Arbeiter, welchen im Ganzen 21 828 Thlr. an Arbeitslohn bezahlt ist.

Der Werth der in dieser Werkstatt verarbeiteten Materialien berechnete sich pro 1867 auf 37 040 Thlr.

V. Eine **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse** besteht nicht, wohl aber eine Kranken- und Sterbekasse, der beizutreten jeder Angestellte verpflichtet ist, und welche ihren Mitgliedern für sich und ihre Angehörigen in Krankheitsfällen ärztliche Hülfe und Medizin, in Todesfällen Hülfe zur Bestreitung der Beerdigungskosten und den Mitgliedern selbst in Krankheitsfällen eine wöchentliche Unterstützung gewährt. Die Zahl der Betheiligten betrug im Rechnungs-Jahre vom 1. April 1867 bis 31. März 1868 . . . . 568, welche an Beiträgen und Eintrittsgeld 2861 Thlr. zahlten. Der Bestand dieser Kasse schloß ult. März 1868 mit einem Vermögen von 3259 Thlrn. ab.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Zweigbahn von Rothenkrug nach Apenrade (0,91 M.) wurde am 12. September 1868 dem Betriebe übergeben. Im Bau begriffen ist die Abkürzungsbahn von Klosterkrug über Friedrichsberg (Schleswig) und Jübeck nach Eggebeck mit der Verbindungsbahn von Jübeck nach Sollbrück.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 194 speziell angegeben.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahnlinien von der Firma Peto, Brassey und Betts in Entreprise ausgeführt sind und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

85. Die hier aufgeführte Summe ist für die vollendeten Linien an die Bau-Unternehmer gezahlt worden (siehe vorstehende Erläuterung).

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können ebenfalls nicht angegeben werden; die Bau-Unter-

nehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln circa 850 Thlr. per Englische Meile verwendet.

121b u. 123b. Die hier (in Kol. 121b) aufgeführten Meilen sind von Extrazügen zurückgelegt worden, es bezieht sich daher die in Kol. 123b aufgeführte Anzahl nur auf solche Züge.

129b. Hierin ist auch das verbrauchte Quantum Coals (7341 Ctr.) enthalten.

141. Die Postwagen haben auf der eigenen Bahn 93 662 und auf fremden Bahnen 18 716 Achsmeilen zurückgelegt. Fremde Postwagen legten auf den Schleswigschen Bahnen 44 790 Achsmeilen zurück, welche in Kol. 153a mitenthalten sind.

146. Die Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.

162 u. 180c. Die zu ermäßigten Fahrpreisen und die mit Militair-Billets beförderten Personen sind unter den mit gewöhnlichen Billets beförderten mitenthalten.

Dagegen sind die auf Requisition beförderten Militairs resp. die von denselben zurückgelegten Meilen nicht notirt worden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich die hier aufgeführten Notizen nur auf die Güter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf den Schleswigschen Bahnen nicht statt.

244. Hierin sind 4883 Thlr. Kosten der An- und Ablieferung der Güter enthalten.

270—276. Der Ueberschuß wurde, soweit er dazu ausreichte, zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals verwendet. Den fehlenden Betrag hat die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft in Folge der übernommenen Garantie von 5 Proc. für die Stamm-Actien und 4½ Proc. für die Prioritäts-Obligationen zuschießen müssen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1867 überhaupt 29,8 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 28,14 Meilen,
„ „ 1866 „ 26,37 „ „ „ „ „ 24,05 „
pro 1867 mehr überh. 3,43 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 4,09 Meilen.

50. Taunus-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßt:

1) die Hauptbahn Frankfurt a. M.-Castel- (Mainz-) Wiesbaden . . . . . 5,57 Meilen,
mit der Abzweigung Castel-Biebrich . . . . . 0,24 „
2) die Zweigbahn Höchst-Soden . . . . . 0,90 „
zusammen 6,71 Meilen.

II. Der **Betrieb** auf der Höchst-Sodener Zweigbahn wurde (ähnlich wie in den Vorjahren) am 20. April eröffnet und mit Ende Oktober wieder eingestellt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, sondern nur bei Geschäften außerhalb ihres Wohnortes Diäten.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:

von Frankfurt nach Soden auf	2,80	Meilen,	von Frankfurt nach der Einmündungsstelle der Nassauischen Bahn auf	5,01	Meilen,
„ Höchst „ Soden „	0,9	„	„ Frankfurt nach Biebrich auf	5,10	„
„ Frankfurt „ Castel „	4,5	„	„ „ „ Wiesbaden auf . . .	5,60	„

Für Personen und Sachen, welche durch die Dampfboote der Gesellschaft zwischen Castel und Mainz befördert werden, wird eine niedrige Zuschlags-Gebühr erhoben, welche pro Person ohne Gepäck 2—4 Kreuzer (0,86—1,14 Sgr.) und pro Centner Gut 1—3 Kreuzer (0,3—0,86 Sgr.) beträgt.

86. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 877 867 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweise aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds entnommen worden.

87c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4½ Proc. verzinsliche Anleihe von 200 000 Fl. getilgt ist) folgende Anleihen:

1) eine zu 3½ Proc. verzinsliche von 285 714 Thlrn. (500 000 Fl. Rh.)
2) „ „ 4 „ „ „ 342 857 „ (600 000 Fl. Rh.)
zusammen 628 571 Thlr. (1 100 000 Fl. Rh.)

Hiervon waren ult. 1867 durch Rückzahlung getilgt:

a) von der Anleihe à 285 714 Thlrn. . . . . 98 287 Thlr.
b) „ „ „ à 342 857 „ . . . . . 16 000 „

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685 714 Thlrn. (1 200 000 Fl.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1867 nur 342 857 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 76—84 mitenthalten. (Siehe Erläut. zu Kol. 85.) Hiervon sind aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds verausgabt worden:

a) in den früheren Jahren bis Ende 1866	462 999	Thlr.
b) im Betriebsjahre 1867	50 938	„
zusammen	513 937	Thlr.

119. Die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel sind aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

124. Die durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen betrug in den auf der Hauptbahn courſirenden Zügen 30,95 und in den auf der Zweigbahn abgelassenen 12,11 Achsen.

162. Kinder unter 10 Jahren und Militairs in Uniform werden in allen Wagenklassen zum halben Fahrpreise befördert, es ist deshalb die Anzahl der zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen in den verschiedenen Wagenklassen (Kol. 158—160) enthalten.

165. Außerdem sind noch 50926 Traglasten befördert worden.

166b. Im Binnenverkehre der Taunusbahn wird Freigewicht für Gepäck nicht gewährt.

172. Hierin sind auch andere, in dieselbe Kathegorie gehörende Güter enthalten.

201c. Dies sind die Einnahmen für Extrazüge.

219. Hierin sind 4534 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 4731 Thlr. Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe enthalten.

230. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

238. Desgl. sind hierin 3619 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, der Geschirre u. s. w., sowie 16297 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz enthalten.

244. Ebenso hierin 3921 Thlr. Spesen für die Mitbenutzung der Frankfurter Verbindungsbahn.

280. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds". Derselbe schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 40624 Thlrn. ab und hat den Zweck: bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derselben auf den Staat nach und nach zu schaffen.

51a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** hat sich durch die am 16. Mai 1867 erfolgte Betriebs-Eröffnung der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt erweitert und umfaßte:

1) die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen von		25,16	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig		4,18	„
b) Weißenfels-Gera		7,92	„
c) Dietendorf-Arnstadt		1,34	„
zusammen		38,60	Meilen,

für welche mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . 38,104 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1870 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werra-Bahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahnverwaltung den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Salzbergwerk bei Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Am Schlusse des Jahres 1866 waren Geleise vorhanden:

durchgehendes Hauptgeleise	74528,6	Ruthen,
zweites Geleise der Strecke Corbetha-Gerstungen	44258,5	„
an Neben-Geleisen der Bahnhöfe	15713,9	„
zusammen	134501	Ruthen.

Im Jahre 1867 sind neu gebaut worden:

das zweite Geleise von Halle nach Corbetha	5782,3	„
an Nebengeleisen auf den Bahnhöfen	891,1	„
Am Schlusse des Jahres 1867 betrug daher die Länge der Geleise	141174,4	Ruthen.

Der Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Leipzig-Markranstedt wurde begonnen und im Jahre 1868 vollendet. 7049,5 Ruthen aus Schienen leichteren Profils construirte Geleise wurden gegen solche des Normalprofils ausgewechselt, sowie 1750 Ruthen erneuert.

Die gesammte Erneuerung im Jahre 1867 umfaßte 6,23 Proc. des am Jahresschlusse vorhandenen Bestandes. Bei den Erneuerungen sind meistens Schienen von 21 Fuß Länge verwendet und mit sogenannten schwebenden Stößen verlegt worden.

Die Zahl der Ausweichungen hat sich im Jahre 1867 um 15 Stück vermehrt, auch sind 26 Weichen erneuert worden.

Von den Schwellen sind 56135 Stück = 10,25 Proc. des Bestandes erneuert worden. Zu dieser Erneuerung wurden nur gute eichene, nicht imprägnirte Schwellen verwendet.

2. **Brücken.** Die auf der Bahnstrecke Leipzig-Markranstedt befindlichen großen, mit eisernem Ueberbau construirten Brücken waren bei der ersten Anlage nur mit der Fahrbahn für ein Geleis hergestellt worden. Behufs Herstellung des zweiten Geleises auf der genannten Strecke wurden diese Brücken im Jahre 1867 in ihrer ganzen Breite ausgebaut.

3. **Stationsbauten.** Auf der Station Halle ist unter Benutzung vorhanden gewesener alter Gebäulichkeiten eine Wagen-Reparatur-Werkstatt hergestellt worden. In Erfurt wurde eine neue Kohlenladebühne erbaut.

Die Mehrzahl der Stationen bedarf umfassender baulicher Veränderungen. Zunächst ist mit der Tieferlegung der vorhandenen hohen Perrons, der Anlage von Zwischen-Perrons und der Verlegung resp. Erneuerung der Geleise auf den Stationen Kösen, Apolda, Vieselbach, Frötstedt, Eisenach und Herleshausen begonnen worden.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden 3 Lokomotiven ausrangirt, dagegen für die älteren Bahnstrecken 4 und für die Zweigbahn nach Arnstadt 2 neue beschafft, so daß 3 Lokomotiven mehr im Betriebe waren, als im Vorjahre.

Der Wagenpark hat sich durch die Beschaffung von 75 bedeckten vierrädrigen Güterwagen für die alten Bahnstrecken und von 8 vierrädrigen Personenwagen, 2 vierrädrigen Gepäck- und 5 desgl. Güterwagen für die Zweigbahn nach Arnstadt, überhaupt um 180 Achsen vermehrt.

V. Außer der **Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse,** worüber die Kol. 346—365 der Tabellen das Nähere enthalten, besteht noch eine Kranken-Unterstützungs- und Wittwen-Kasse für das Arbeiter-Personal der Werkstätten.

In Krankheitsfällen erhält jedes Mitglied eine Unterstützung von 9 Sgr. täglich, bei freier ärztlicher Behandlung und freien Medikamenten; im Sterbefalle werden zur Bestreitung der Begräbnißkosten ꝛc. 15 bis 30 Thlr. gewährt. Invalide Arbeiter und die Wittwen verstorbener Arbeiter empfangen fortlaufende Unterstützungen nach Maßgabe der vorhandenen Mittel. Die Letzteren werden theils durch Beiträge der Arbeiter, theils durch einen aus der Gesellschaftskasse zu zahlenden Zuschuß aufgebracht. Am Jahresschluß 1867 war ein Kapitalbestand von 10414 Thlrn. vorhanden.

Ferner besteht unter den Beamten noch eine Sterbekasse, welche jedoch von den Beamten selbst verwaltet wird und keine Zuschüsse aus der Gesellschafts-Kasse erhält.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Eisenbahn von Gotha nach Leinefelde (8,95 M.) wurde im Jahre 1867 vorbereitet und hat im März 1868 begonnen.

Ferner ist wegen des Baues einer Bahn von Gera über Neustadt und Saalfeld nach Eichicht von 10,7 M. Länge und von Leipzig über Pegau nach Zeitz von 5,95 M. Länge ein Vertrag mit den betheiligten Staats-Regierungen abgeschlossen worden.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen mit Kapital betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsraths und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

13. Die Hauptbahn Halle-Gerstungen ist ununterbrochen doppelgeleisig.

75. Außer den hier aufgeführten 23150000 Thlrn. sind noch 5161000 Thlr. Stamm-Actien Littr. B concessionirt, welche für den Bau der Gotha-Leinefelder Bahn bestimmt, aber erst im Jahre 1868 emittirt worden sind.

Ferner sind die zum Bau der Zweigbahn nach Arnstadt emittirten Papiere im Nennwerthe von 364900 Thlrn. in obiger Summe nicht mitberücksichtigt, weil diese Papiere weder in Stamm-Actien noch in Prioritäts-Obligationen, sondern in kündbaren, auf den Namen der Gläubiger lautenden Schuldscheinen bestehen.

89. Von den für die Gotha-Leinefelder Bahn concessionirten Stamm-Actien Littr. B sind für 4661000 Thlr. Seitens der Staaten Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha 4 Proc. Zinsen garantirt, desgl. für die Schuldscheine der Dietendorf-Arnstädter Bahn 4½ Proc. Zinsen Seitens der Fürstlich Schwarzburgischen Regierung.

90b. Diese 107023 Thlr. sind noch nicht verwendet, aber zu Bauzwecken reservirt resp. dem Bauconto überwiesen worden.

96 u. 100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil im Werthe von 8217 Thlrn. an 6 Personenwagen, im Werthe von 5028 Thlrn. an 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und im Werthe von 4266 Thlrn. an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

224. Von dieser Summe sind 195026 Thlr. dem Erneuerungsfonds, als Beitrag für die Erneuerung der Oberbau-Materialien, überwiesen worden.

232. Diese Summe enthält auch die Kosten für die Unterhaltung und Vermehrung der Schneezäune.

238. Hierin sind auch 4809 Thlr. Kosten der Heizung der Vorwärmer enthalten.

244. Ebenso hierin 28741 Thlr. Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

246. Diese Ausgaben enthalten auch die dem Erneuerungsfonds überwiesenen Beträge und zwar: 55596 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven, 14033 Thlr. für die der Personenwagen und 60127 Thlr. für die der Lastwagen.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale enthalten.

270a. Ebenso hierin die Kosten für die Einlösung der Zinscoupons, sowie für die Convertirung der Anleihen.

271. Die hier eingetragene Steuersumme bezieht sich auf das Jahr 1866, da sie erst nach Abschluß der Rechnung desselben im Jahre 1867 bezahlt wurde.

276. Diese Summe ist zur Deckung der Eisenbahn-Abgabe pro 1867 bestimmt.

51b. Werra-Eisenbahn.

I. Ueber die **Organisation der Verwaltung** und die Betriebsleitung der Bahn Seitens der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist in der Statistik pro 1866 S. 197 das Nähere enthalten.

II. Das **Bahngebiet** hat sich gegen die Vorjahre zwar nicht verändert, neuere Vermessungen haben aber ergeben, daß

die Hauptbahn von Eisenach über Meiningen nach Coburg und die Zweigbahn Coburg-Sonneberg (früher 2,64 M.) eine Ausdehnung von . . . . . 19,95 Meilen
und die auf Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung gebaute, von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gepachtete Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,76 „
zusammen von 22,71 Meilen haben.

III. **Bahn-Anlagen.** Auf den Bahnhöfen Eisfeld und Sonneberg mußten die Güterschuppen und auf Bahnhof Coburg die Güterexpeditionen erweitert, sowie auf Bahnhof Grimmenthal ein Güterschuppen neu erbaut werden.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich besetzt mit 4,40 Personen und brachte ein 0,4099 Thlr. Jede Güterwagen-Achse war durchschnittlich belastet mit 24,58 Ctrn. Gut und brachte ein 7,307 Sgr.

V. Außer der **Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

a) eine Sterbekasse der Beamten und deren Frauen. Der Stand dieser Kasse wird durch gleichmäßige Beiträge der Mitglieder auf einer Höhe von 150 Fl. (86 Thlr.) erhalten, aus welchem in vorkommenden Sterbefällen ein Sterbegeld von 50 Fl. (28½ Thlr.) an die Angehörigen des verstorbenen Mitgliedes gewährt werden.

b) eine Werkstatts-Arbeiter-Kranken-Kasse. Der Fonds dieser Kasse wird beschafft:

1) durch wöchentlich 2 Sgr. Beitrag von jedem Arbeiter,
2) „ einen Beitrag von 2 Sgr. für jeden Sterbefall,
3) „ einen jährlichen, der Hälfte der unter 1 angegebenen Beiträge gleichkommenden Zuschuß aus der Kasse der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft,
4) durch Ordnungsstrafen der Mitglieder,
5) „ die Zinsen der Bestände,
6) „ Geschenke und sonstige Zuschüsse.

Jeder Arbeiter erhält, nachdem er 14 Tage in der Werkstatt gearbeitet, in Krankheitsfällen vom 4. Tage der Krankheit an auf so viele Wochen, als er Beitrag geleistet hat, bezüglich wenn die Krankheit durch einen Unglücksfall in der Werkstatt oder bei der Arbeit überhaupt herbeigeführt wurde, auf die ganze Dauer der Krankheit eine Unterstützung, bestehend in 31½ Kr. oder 9 Sgr. täglich excl. der Sonntage, freien Arzt, freie Medizin, Blutegel, Bäder, Schröpfen und Aderlassen, insoweit es vom Arzte durch schriftliches Recept verordnet ist.

Auch wird den Arbeitern, welche sich bei der Arbeit einen Bruchschaden zugezogen haben, unentgeldlich ein Bruchband geliefert.

Erkranken neben dem Mitgliede der Krankenkasse gleichzeitig bei ihm wohnende Familienglieder, so haben auch diese Anspruch auf unentgeldliche Behandlung Seitens des Arztes.

Beim Sterbefalle eines Mitgliedes, welches länger als 4 Wochen und nicht über ein Jahr Beiträge geleistet hat, erhalten die Angehörigen desselben zur Bestreitung der Beerdigungskosten 26 Fl. 15 Kr. oder 15 Thlr. und, wenn die Beiträge länger als 1 Jahr geleistet sind, 52 Fl. 30 Kr. oder 30 Thlr. aus der Kasse.

Die Kasse hatte ult. 1867 ein disponibles Vermögen von 3877 Fl. 56½ Kr. (2216 Thlrn.).

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

89. Diese Zins-Garantie ist auf 10 Jahre (von 1859 ab) beschränkt.
121c. Dies sind die von Extrazügen zurückgelegten Meilen.
166b. Im Lokalverkehr wird Freigepäck nicht gewährt, das hier angegebene Quantum bezieht sich lediglich auf den Verkehr mit fremden Bahnen.
177a u. c. Außer den in Kol. 177a aufgeführten Equipagen wurden noch 85 Equipagen und sonstige Fahrzeuge als Eil- resp. Frachtgut befördert, welche mit ihrem Gewichte in Kol. 168 u. 170 enthalten sind.
219 u. 220. Diese 1129 Thlr. repräsentiren ersparte Bauzinsen der Strecke Coburg-Lichtenfels, welche dem Betriebsfonds derselben überwiesen worden sind.
244. Hierin sind auch die Kosten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.
248. Ebenso hierin die Kosten für Beleuchtung der Betriebs-Lokalitäten.
270—276. Der Betriebs-Ueberschuß reichte zur Verzinsung des von den betheiligten Staats-Regierungen mit 4 Proc. garantirten Anlage-Kapitals von 8000000 Thlrn. nicht aus, weshalb dieselben noch 141 110 Thlr. (gegen 140562 Thlr. im Vorjahre) zuschießen mußten, so daß in den Kolonnen 270—275 der Tabellen 198187 + 47 + 141110 = 339344 Thlr. als verwendet nachgewiesen sind.
285. Nach neueren Vermessungen ist die Bahnlänge um 0,07 Meilen größer als in den Vorjahren angegeben. (Siehe ad II dieses Berichts.)

52. Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Tilsit-Insterburger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 198 spezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Die Gestänge der **Telegraphen**-Leitung wurden an den Staat verkauft, welcher an denselben eine eigene Leitung angebracht und die Verpflichtung übernommen hat, das Gestänge dauernd zu unterhalten.

III. Von den **Betriebsmitteln** wurden 10 bedeckte Güterwagen an die Ostpreußische Südbahn-Gesellschaft verkauft. Für den Erlös von 9000 Thlrn. sollen Langholz-Transportwagen beschafft werden.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** wurde noch eine Arbeiter-Krankenkasse gegründet, an welcher die ständigen Werkstätten-, Güterboden- und Bahnhofs-Arbeiter Theil nehmen. Ende 1867 schloß diese Kasse mit einem Bestande von 74 Thlrn. ab.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder.
11. Außerdem befindet sich noch die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von 0,073 Meilen seit dem Frühjahre 1867 im Betriebe.
75. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.
76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bauobjekte daher nicht bekannt sind.
85. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.
175b. Außerdem wurden noch in besonderen Arbeitszügen 1 051 339 Ctr. Betriebsdienstgüter, welche 1 298 057 Centnermeilen zurücklegten, befördert.
219. Hierin sind 6 069 Thlr. Wagenmiethen und 3 792 Thlr. Miethen für Lokomotiven enthalten.
230. Diese 580 Thlr. sind verwandt auf Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsgebäude, Perrons, Vorplätze, der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen- und Wege-Uebergänge.

Wegen der Heizung der Wärterlokale ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 198 das Nähere enthalten.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

53. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt: a) die Hauptbahn von Aussig über Teplitz nach Dux von . . . . 3,76 Meilen, von welcher die Strecke Teplitz-Dux von 1,34 M. am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben wurde, so daß der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt . . . . . 3,03 Meilen,

b) 16 von der Hauptbahn sich abzweigende Kohlenbahnen in einer Gesammt-Länge von . . . . . 1,39 „ auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet.

zusammen 5,15 Meilen.

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Dux nach Komotau befand sich ult. 1867 im Bau.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Strecke von Aussig nach Teplitz wurde am 20. Mai 1858, die Zweigbahnen später, die letzten derselben in den Jahren 1863, 1864, 1865 und 1867 und die Strecke Teplitz-Dux am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.
85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen 2 616 942 Thlr. auf die Hauptbahn.
86. Das hier aufgeführte, pro Meile Bahnlänge verwendete Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die Hauptbahn.
97b, 99a, 101b, 114b, 150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Länge der Hauptbahn resp. der für dieselbe sich ergebende mittlere Jahresdurchschnitt zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.
171a u. 174. Hierin sind 3 414 Ctr. lebende Thiere enthalten. (Siehe Kol. 179a.)
271. Diese Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.
272. An der Dividende pro 1867 nahmen nur die älteren Actien im Betrage von 1 400 000 Thlrn. Theil.

54. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 199 näher beschriebenen Linien von 25,77 Meilen, zu welcher noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gepachtete Strecke von der Grenze bis Furth am Walde von 0,89 Meilen hinzutritt, so daß sich der Betrieb auf 26,66 Meilen erstreckt.

II. Die neben der **Pensions-Kasse** noch bestehende Krankenkasse (siehe S. 174 der Statistik pro 1865 das Nähere) hatte ult. 1867 einen Bestand von 6 614 Thlrn.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlr. ausgeführt ist.
102b. Hierin sind 2 Postwagen enthalten.
163. Außerdem kamen noch 8 Extrazüge zur Beförderung; die Anzahl der in denselben befindlichen Personen ist nicht notirt worden.

170a—c u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Von denselben sind 5262 Ctr. Equipagen und 53834 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert, 7619 Ctr. Thiere im direkten Verkehre aufgegeben und 80 Ctr. Equipagen im direkten Verkehre angekommen. (Siehe Kol. 177 u. 179.)

177a u. 178a. Hiervon sind 43 Equipagen und 105 Pferde mit Personenzügen befördert worden.

202 u. 203. Dies ist die Einnahme für die Extrazüge (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

214a u. 215a. Für die mit Personenzügen beförderten 43 Equipagen wurden 389 Thlr. und für die mit denselben transportirten 105 Pferde 821 Thlr. eingenommen, welche hierin mitenthalten sind.

245. Diese Summe zerfällt in 4987 Thlr. Kosten der Wasserspeisung der Lokomotiven und 6194 Thlr. Kosten des Verschiebens der Züge und Wagen in den Stationen.

250. Dies ist die Assekuranz-Prämie für Güter.

270 u. 272. Zur Verzinsung und Amortisation des vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Anlage-Kapitals waren erforderlich . . . . . 832000 Thlr.
Aus dem Ueberschusse wurden gedeckt . . . . . 703849 „
so daß der Staat noch . . . . . 128151 Thlr.
zuschießen mußte, wovon auf die Schuld aus den Vorjahren . . . . . 86264 „
und auf das Jahr 1867 . . . . . 41887 „
= 0,26 Proc. des Anlage-Kapitals entfallen.

271. Die Einkommen- und Erwerbsteuer für das Jahr 1867 beträgt 24103 Thlr. Außerdem sind noch an rückständigen Steuern für die Jahre 1864, 1865 und 1866 zus. 86264 Thlr. bezahlt, welche hierin mitenthalten sind. (Siehe Erläuterung zu Kol. 270 u. 272.)

55. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Ueber die von der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft projekte Fortsetzung der Bahn, sowie über das zwischen der Staats-Regierung, der Brünn-Rossitzer und der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarte Uebereinkommen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 200 nähere Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Die hier angegebene Tarifläge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn, welche nur zum Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

102a. Außerdem wurden seit dem Oktober 1867 . . 10 offene vierrädrige Wagen der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft leihweise benutzt.

125. Zur Feuerung der Lokomotiven auf den Gebirgsstrecken (auf der Zweigbahn ist eine Steigung von 1 : 38 in einer Länge von 1200 Klaftern vorhanden) wurde außer Kohlen auch Holz verwendet, um eine schnellere Dampferzeugung zu erzielen. Dies verbrauchte Quantum Holz ist hierin mitenthalten. Deshalb ist das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum weit höher, als bei den übrigen Vereinsbahnen.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Dasselbe beträgt 2543 Z.-Ctr. Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a nochmals aufgeführt.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn vor 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

245. Diese Summe repräsentirt die Kosten für das Rangiren der Züge und der Wasserspeisung der Lokomotiven.

260. Hierin sind 356 Thlr. Assekuranz-Prämien enthalten.

270a. Ebenso hierin 1711 Thlr. Zinsen der schwebenden Schuld.

296. Auf die Prioritäts-Actien wurden gezahlt: im Jahre 1867 sechs und im Vorjahre 4 Proc. Zinsen.

346—365. Der außer der Beamten-Pensionskasse noch bestehende Kranken-Unterstützungsfonds für die Bediensteten und Arbeiter schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 972 Thlrn. ab.

56. Buschtěhrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte wie im Vorjahre

1) **die Lokomotivbahnen:**

a) Kralup-Kladno nebst der 0,3 Meilen langen Kohlenzweigbahn von dem Franz-Schachte zum Pruhon-Schachte von 3,73 Meilen.

Dieselbe ist mit den übrigen Linien der Buschtěhrader Eisenbahn durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecken verbunden. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 Meilen und die der gemeinschaftlich benutzten Strecken der Kladno-Rutschitzer Bahn . . . . . 0,41 „
zusammen 4,14 Meilen;

b) die Strecke Prag-Wejhybka (früher Pferdebahn und im Oktober 1863 in eine Lokomotivbahn umgebaut) von . . . . . 3,26 „

2) **die Pferdebahn** Wejhybka-Lana resp. Pine von . . 4,20 „
Ueberhaupt 11,60 Meilen.

II. Die **Betriebsrechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Wejhybka-Lanaer Bahn werden nach wie vor besonders geführt, weil die beiden Linien auf verschiedenen Concessions-Urkunden basiren.

Die transportirten Güter über die Kladno-Wejhybkaer Verbindungsbahn sind (wie in den Vorjahren) nur einmal in die Betriebs-Ergebnisse der Strecke Prag-Lana aufgenommen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1867 um 2 Lokomotiven, 8 bedeckte Güter- und 16 Kohlenwagen vermehrt.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346 — 365 der Tabellen) besteht noch ein Handwerker-Unterstützungs-Fonds mit einem Bestande von 6073 Thlrn. und ein Arbeiter-Kranken-Fonds mit einem Bestande von 995 Thlrn. ult. 1867.

V. **Neue Bahnlinien.** Zwischen Prag (Sandthorbahnhof) und Bubna wurde eine Verbindungsbahn erbaut. Dieselbe ist 0,476 Meilen lang und wurde am 27. April 1868 dem Betriebe übergeben. Der Umbau der Pferdebahn von Wejhybka bis Stochov (Lana) in eine Lokomotivbahn wurde am 8. Oktober 1868 in Angriff genommen und soll im Februar 1869 beendigt sein.

Ferner ist der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe einer Lokomotiv-Eisenbahn von Prag (Smichow) über Saaz und Komotau bis Weipert (oder einen andern Punkt) zum Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Bahn, mit einer von der Hauptbahn nächst Priesen abzweigenden Eisenbahn durch das Egerthal über Karlsbad nach Eger mit einer Flügelbahn nach Franzensbad ertheilt worden.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Lokomotivbahn Kralup-Kladno.**

10b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Erzbahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtêhrader Bahn benutzt.

Alle 3 Linien.

88. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich auf die Stamm-Actien, welche der Amortisation unterliegen.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

57. Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Eine Veränderung des Bahngebiets ist im Jahre 1867 nicht eingetreten. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg	45,45	Meilen,
2) die Zweigbahnen a) Bierzanow-Wieliczka	0,71	„
b) Podleze-Niepolomice	0,65	„
zusammen	46,81	Meilen.

Hiervon ist die Strecke Krakau-Debica mit den Zweigbahnen Bierzanow-Wieliczka und Podleze-Niepolomice, sowie die damals im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow vom Staate für die Summe von 9 761 445 Thlrn. (in Kol. 85 mitenthalten) übernommen worden. Von diesem Kaufgelde waren ult. 1867 noch 4 616 150 Thlr. zu zahlen.

II. **Neue Bahnlinien.** Der Galizischen Carl-Ludwigbahn-Gesellschaft ist die Concession zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen von Lemberg nach Brody und von Krasne über Tarnopol nach Podwoloczyska ertheilt worden. Die erstere Linie, welche eine Ausdehnung von 12¼ Meilen erhalten soll, befindet sich bereits im Bau.

Von dem für diese Linien concessionirten Kapitale waren bis ult. 1867 emittirt:

20 000 Stück Actien III. Emission à 140 Thlr. mit 30 Proc. Einzahlung im Betrage von	840 000 Thlrn.
20 000 Stück Prioritäts-Obligationen II. Emission à 200 Thlr.	4 000 000 „
zusammen	4 840 000 Thlr.

Hiervon wurden die bis Ende 1867 erwachsenen Kosten im Betrage von 1 354 030 Thlrn. bestritten; es sind jedoch diese Summen in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

84. Der hierin enthaltene Coursverlust bei Begebung von 10 000 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen beträgt 740 000 Thlr.

88. Hierin sind auch die amortisirten Stamm-Actien (49 700 Thlr.) mitbegriffen.

125. Das zum Anheizen verwendete Brennmaterial wird nicht besonders notirt. Es ist hier der Gesammt-Verbrauch an Holz aufgeführt worden.

135. Außerdem sind brutto 0,020 Cubikfuß und netto 0,018 Cubikfuß Holz verbraucht worden. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

165. Außerdem wurden noch 308 Z.-Ctr. Militair-Gepäck befördert.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der mit den Güterzügen beförderten Thiere enthalten. Davon sind

a) im Binnenverkehre befördert	55 283	Z.-Ctr.
b) im direkten Verkehre aufgegeben	907 880	„
c) „ „ „ angekommen	87 714	„
zusammen (wie in Kol. 179a u. b)	1 050 877	Z.-Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden 1 Equipage und 138 Pferde mit den Militairzügen und 48 Equipagen und 29 Pferde mit den Personenzügen befördert.

201c. Hierin sind auch die Einnahmen für die beförderten 308 Z. Ctr. Militair-Gepäck, 1 Equipage und 138 Pferde mitenthalten.

204. Ebenso sind hierin die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten 48 Equipagen und 29 Pferde enthalten.

234. In dieser Summe sind 82 770 Thlr. enthalten, welche für Wiederherstellung des durch Hochwasser beschädigten Bahnkörpers verausgabt wurden, und 54 610 Thlr., welche die in Folge dieser Veranlassung errichteten provisorischen Bauten gekostet haben.

252. Hierin sind 35 243 Thlr. Vergütigung an die Kaiser Ferdinands Nordbahn für die Mitbenutzung des Krakauer Bahnhofes enthalten.

270b. Für Amortisation der Stamm-Actien wurden 11 200 Thlr. verwendet, welche hierin mitenthalten sind.

272. An der Dividende pro 1867 nahmen auch die Actien III. Emission (siehe ad II dieses Berichts) Theil.

286. Mit Ausschluß der Militair-Transporte wurden 19 103 Personen mehr befördert als im Vorjahre.

58. Graz-Köflacher Eisenbahn.

I. **Besitzungen der Gesellschaft.** Als integrirender Theil des Eisenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, sowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

87a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 638 $^{1}/_{10}$ Stück zum Werthe von 1 551 776 Thlrn. ausgegeben, 2849 $^{9}/_{10}$ Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

170a u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten. (Siehe Kol. 178 u. 179.)

231. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Assecuranz-Prämie, die Grundsteuer ist in Kol. 271 mitenthalten.

272. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläut. zu Kol. 88a) Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

59. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt die Hauptbahn von Wien über Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn, Oderberg, Dziedit und Trzebinia nach Krakau und hat mit den Zweigbahnen von Floridsdorf nach Steckerau, von Gänserndorf nach Marchegg, von Lundenburg nach Brünn, von Prerau nach Olmütz, von Schönbrunn nach Troppau, von Oderberg bis zur Preußischen Grenze, von Dziedit nach Bielitz, von Trzebinia über Szczakowa nach Myslowitz und von Szczakowa nach Granica eine Ausdehnung von . . . . . 80,77 Meilen.

Hiervon ist die Strecke von Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg von . . . 0,43 „

an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet, so daß im eigenen Betriebe verbleiben . . 80,34 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1867 kamen folgende Vervollständigungsbauten zur Ausführung:

1) **Geleise.** Zwischen Wien und der Tabor-Au wurde das 3. Geleise gelegt, nachdem die Grundeinlösungen beendigt waren. In einer Anzahl Stationen hat eine Vermehrung der Bahnhofsgeleise stattgefunden, auch ist mit der in den Vorjahren begonnenen Auswechselung der Schienen fortgefahren.

2) Der **Bahnkörper** zwischen Stauding und Schönbrunn wurde verbreitert und soll demnächst mit der Legung des zweiten Geleises auf dieser Strecke begonnen werden.

3) **Stationsbauten.** Die Waarenmagazine in Troppau und Zabierzow wurden erweitert, in Enzersdorf ein neues „Aufnahmsgebäude" erbaut und die Wasserleitung in Wien vollendet.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1867 wurden neu beschafft: 8 Lokomotiven, 65 vierrädrige bedeckte Lastwagen und 270 vierrädrige Kohlenwagen. Dagegen wurden 3 Lokomotiven und 145 diverse Wagen aus dem Dienste gezogen und 68 Lastwagen derart umgestaltet, daß 43 derselben bedeckte Bremssitze und 25 stabile Einrichtungen zum Pferdetransport erhielten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen haben die Lokomotiven 4693 Meilen auf der Ostrauer Kohlenbahn und 1188 Meilen auf der Wiener Verbindungsbahn zurückgelegt.

129b. Die außer den verschiedenen Arten von Steinkohlen verbrauchten 506 Ctr. Coaks und 222 452 Ctr. Briquetts sind hierin mitenthalten.

136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetts.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind:

747 998 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert,
437 881 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
1 574 811 „ „ „ „ angekommen und
258 175 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

Zusammen 3 018 865 Z.-Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

229. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind bereits in den übrigen Ausgaben enthalten; sie betragen: für die Bahnverwaltung 11 816 Thlr., für den Stationsdienst 10 105 Thlr., für den Zugförderungsdienst 3722 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 947 Thlr., zusammen 26 590 Thlr.

268. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 9 679 714 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere von . . . . . 230 530 „
so daß in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen sind . . . . . 9 910 244 Thlr.

60. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Lokomotivbahnen, und zwar

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . 42,35 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze . . . . . 0,75 „
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, mithin im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 41,60 Meilen;

b) die Verbindungsbahn Penzig-Hetzendorf . . . . . 0,78 „

c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau . . 10,52 Meilen,
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau . . . . . 0,21 „
10,73 „
zusammen 53,11 Meilen;

d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden . . . . . 3,82 „
Auf diese . . . 56,93 Meilen
beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) die Pferdebahn Linz-Budweis . . . . . 17,37 „
Gesammtlänge aller Bahnlinien . . . 74,30 Meilen.

II. Die vorstehend ad 1d aufgeführte **Lambach-Gmundener** Zweigbahn, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich 14 Tender-Lokomotiven, 27 vierrädrige Personenwagen mit 479 Sitzplätzen, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 550 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 316 offene, 40 bedeckte vierrädrige, 1 sechs- und 8 achträdrige offene, zusammen 365 Lastwagen mit 19 580 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 36 vierrädrige Arbeitswagen mit 1440 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 2 Schneepflüge und 2 Draisinen.

III. Die neben der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 24 431 Thlrn. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

a) **Lokomotivbahn.**

13. Die Strecke von Wien bis Neulengbach von 5,03 Meilen ist doppelgeleisig.

75. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76. Hiervon kommen 190 626 Thlr. auf Vorarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

89. Die Zins-Garantie erstreckt sich auf das ganze concessionirte resp. verwendete Anlage-Kapital (siehe Erläut. zu Kol. 75).

91d u. e, 96d, 98c, 100d, 102g, 104d, 105, 106 u. 109c. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad II. dieses Berichts).

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 2¾ Zoll.

129c u. 131c. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Braunkohlen und Steinkohlen verwendet; es beträgt das pro Nutzmeile verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt 441,6 Z.-Pfd. auf der Hauptbahn und 265,4 Z.-Pfd. auf der Lambach-Gmundener Zweigbahn.

135. Ebenso ist hier das verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt.

177a. Hierin sind auch die sonstigen Fuhrwerke enthalten.

177c. Dies ist die Anzahl der beförderten Militair-Fahrzeuge, Geschütze u. s. w.

270a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

296. Einschließlich des Staatszuschusses hat die Dividende im Jahre 1866 ebenfalls 5 Proc. betragen.

b. **Pferdebahn.**

76—84. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn in fertigem Zustande übernommen worden ist.

85. Dies ist die für die Erwerbung der Bahn an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlte Summe.

102c. Hiervon sind 25 Bauholz- und 4 Fouragewagen.

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können ebenfalls nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

173b u. c. Dies sind die im direkten Verkehre mit der Kaiserin Elisabeth-Lokomotivbahn beförderten Güter.

237. Hierin sind auch die Löhne der Kutscher und Transportknechte enthalten.

245. Von dieser Summe kommen:

a)	auf die Fütterungskosten der Pferde	72 307 Thlr.
b)	„ Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	2 139 „
c)	„ Miethe für fremde Pferde	17 107 „
d)	„ Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften	6 334 „
e)	„ Miethe für Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stall-Utensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	2 253 „
f)	„ Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßen-Fuhrwerke	11 206 „
	zusammen	111 346 Thlr

61. Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft umfaßt die Strecke von Lemberg über Stanislau nach Czernowitz von . . 34,₉₆ Oesterr. = ... 35,₁₁ Pr. Meilen, welche in ihrer ganzen Ausdehnung am 1. September 1866 dem Betriebe übergeben wurde.

Der Gesellschaft ist außerdem die Concession zur Fortsetzung der Bahn von Czernowitz nach Suczawa (11,₉ M.) ertheilt worden. Mit der Ausführung dieses Baues wurde im Jahre 1867 begonnen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

89. Der Staat hat für die Eisenbahn von Lemberg nach Czernowitz ein jährliches Reinerträgniß von 1 000 000 Thlrn. in Silber garantirt.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind:

4166 Z.-Ctr. Equipagen und 57 094 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
249 „ „ „ 353 156 „ „ „ direkten Verkehre aufgegeben und
4569 „ „ „ 760 „ „ „ „ „ „ angekommen,

zus. 8984 Z.-Ctr. Equipagen und 411 010 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

270—272. Für das Jahr 1867 waren erforderlich:

zu 5 Proc. Zinsen des verwendeten Anlage-Kapitals	816 552 Thlr.
zur Amortisation desselben	14 000 „
zu 2 Proc. Dividende der Stamm-Actien	169 448 „
zusammen	1 000 000 Thlr.
Der Ueberschuß betrug	391 734 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Garantie zuschießen mußte.	608 266 „

285—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn erst ein Jahr im Betriebe ist.

62. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1866 bis ult. November 1867.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 207 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind nicht vorgekommen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75 u. 87. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1867 verwendete Kapital hier angegeben worden.

129b. Hierin ist auch das zur Feuerung der Lokomotiven versuchsweise verbrauchte Quantum Briquetten enthalten.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Holz seinem Brennwerthe nach auf Coals reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 4,₅₂₇ Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coals.

136d. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

270. Hier sind die Zinsen und Amortisationsbeträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 85) gezahlt werden mußten.

282. Dem Erneuerungsfonds wurden überwiesen: a) für die Betriebsmittel . . . . . 15396 Thlr.
b) für Bahn-Inventar-Gegenstände . . . . 2010 „
c) für Oberbau-Eisenmaterialien . . . . . 2914 „
zusammen 20320 Thlr.

346—365. Eine besondere Pensionskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

Der für die Beamten der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn separato bestehende Kranken-Unterstützungs-Verein schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 2086 Thlrn. ab.

63. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Ueber das **Bahngebiet**, die **anderweitigen Besitzungen der Gesellschaft**, das **Anlage-Kapital** und die Emission und Amortisation der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen sind in den Jahrgängen 1865 u. 1866 der Statistik S. 195 resp. 206 nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

Die Bergwerksbahn von Oravicza über Majdan, Lissawa und Krassowa nach Steyerdorf resp. der Anina von 4,53 Meilen wurde (wie in den Vorjahren) ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der nördlichen Linie wurden 5933 Klafter und auf der südöstlichen Linie 7709 Klafter Schienen ausgewechselt.

Zu verschiedenen Stationen der nördlichen Linie wurden die Bahnhofs-Geleise um 3760 Kurrent-Klafter vermehrt. Auf der nördlichen Linie wurde zwischen Bubenc und Kralup in einer Länge von 3 Meilen das zweite Geleise gelegt. Auf der südöstlichen Linie ist die Legung des zweiten Geleises zwischen Alberti-Irsa und Czegled und zwischen Waitzen und Czegled (ca. 14 Meilen) in Angriff genommen.

2. **Brücken.** Die Holzüberlagen verschiedener, theilweise durch die Kriegs-Ereignisse zerstörten Brücken von zusammen 617 Fuß Oeffnungsweite sind durch neue Eisen-Konstruktionen ersetzt worden. Die im Jahre 1866 zerstörten mittleren 5 Bogen-Oeffnungen der Marchbrücke werden durch 2 mit Eisen-Konstruktionen überbrückte Oeffnungen ersetzt werden.

3. **Stationsbauten.** Die Umgestaltung des Prager Bahnhofes wurde durch die Auflassung der Festungswälle ermöglicht; es wurde die den Bahnhof in 2 Theile trennende Courtine demolirt, der Wallgraben verschüttet und hierdurch der nöthige Raum gewonnen. Die für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst ꝛc. schon früher in Ausführung gebrachten Arbeiten wurden fortgesetzt und theilweise vollendet.

Außerdem ist noch unter den vielen in verschiedenen Stationen ausgeführten Arbeiten die Vergrößerung des Olmützer Bahnhofes hervorzuheben, welche im Einvernehmen mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn-Gesellschaft und theilweise auch auf gemeinschaftliche Kosten geschieht.

Zwischen Kolin und Podiebrad (nördliche Linie) wurde die Station Velim errichtet.

Zum Schutze der Körnerfrüchte wurden in 28 Stationen der südöstlichen Linie 64 Getreideschuppen mit zusammen 5563 Quadrat-Klafter Lagerraum erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 11 Lastzugs-Maschinen und 408 bedeckte Lastwagen vermehrt.

IV. Außer der **Beamten-Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der K. K. priv. Oesterreichischen Staats E.-G.", welche Ende 1867 mit einem Bestande von 583863 Thlrn. abschloß.

V. **Neue Bahnlinien.** Die der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Linien: Wien-Marchegg (6,16 M.) und Stadlau-Laa-Brünn (22,22 Meilen) befanden sich im Jahre 1867 im Bau. Das für diese Linien concessionirte Anlage Kapital besteht in 150000 Obligationen à 100 Thlr. Für den Bau und die Vorarbeiten sind verausgabt: im Jahre 1866 . . 470269 Thlr. und im Jahre 1867 . . 842324 Thlr.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Alle 3 Linien.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Bahnen im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

88. Außerdem sind noch 3155 Stück Actien zum Nominalbetrage von 420667 Thlrn. amortisirt.

Südöstliche Linie.

91c. Hierin sind auch 4 zehnrädrige Berg-Lokomotiven enthalten.

Alle 3 Linien.

119. Dies sind die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

156 u. 157. Der Betrag der Wagenmiethe kann nicht angegeben werden, weil dieselben nicht besonders gebucht sind. (Siehe auch Erläuterung zu Kol. 249 u. 250).

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, deren Anzahl aber nicht notirt ist. Die Zahl der Extrazüge betrug auf der nördlichen Linie 12, auf der südöstlichen 25 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 19 Züge.

165. An Militair-Effekten wurden außerdem noch befördert: auf der nördlichen Linie 5928 Ctr., auf der südöstlichen Linie 1249 Ctr., auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 1344 Ctr.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere (letzteres in Kol. 179a nochmals mitaufgeführt) enthalten. Dasselbe beträgt bei der nördlichen Linie 798734 Z.-Ctr., bei der südöstlichen 1479736 Z.-Ctr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 261622 Z.-Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden befördert:

	mit Personenzügen (mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben)		mit Lastzügen	
auf der nördlichen Linie	54 Equipagen	und 395 Pferde;	708 Equipagen	und 2226 Pferde,
„ „ südöstlichen Linie . . .	49 „	„ 588 „	998 „	„ 3470 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie .	7 „	„ 349 „	117 „	„ 1599 „

Militair-Pferde kamen zur Beförderung auf der nördlichen Linie 191, auf der südöstlichen 2095 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 131 Stück.

183d u. 185b u. c. Die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen sind in Kol. 183d mitenthalten. Dieselben haben betragen:

bei der nördlichen Linie	Fahrzeuge 568381	und Thiere 22400897	Centnermeilen,
„ „ südöstlichen Linie	„ 668832	„ „ 76593700	„
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie . .	„ —	„ „ 3840152	„

201c. Hierin sind auch die Einnahmen für Extrazüge enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163) und zwar: bei der nördlichen Linie 6134 Thlr., bei der südöstlichen Linie 18137 Thlr., bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 2119 Thlr.

204. Ebenso hierin die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde, welche betragen haben: bei der nördlichen Linie . . . 1359 Thlr. für Equipagen und 3384 Thlr. für Pferde,
„ „ südöstlichen Linie . . . 1058 „ „ „ „ 5113 „ „ „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie 170 „ „ „ „ 2004 „ „ „

230. Die Heizung der Wärterlokale haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

231. Diese Summe repräsentirt die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie.

249 u. 250. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen von vornherein in Abzug gebracht.

260. Hierunter sind die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke der Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen und Wohlthätigkeitsspenden enthalten.

268a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 5320472 + 6135661 + 678671 = . . 12134804 Thlrn.
treten noch hinzu die Ueberschüsse:

a) aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von	93476 „
b) „ „ „ „ Berg- und Hüttenwerke, der Domainen und der Maschinen-Fabrik von	532024 „
sowie an diversen Zinsen ꝛc.	486601 „
Diese	13246905 Thlr.
nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von	1606825 „

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270b. Zur Amortisation der Stamm-Actien sind 63770 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen 367280 Thlr. verwendet.

64. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

A. 1) Die Südbahn Wien-Triest		76,58	Meilen,
mit den Zweigbahnen: a) Mödling-Laxenburg		0,61	„
b) Wiener-Neustadt-Oedenburg		4,24	„
c) von Nabresina bis zur Landesgrenze bei Cormons .	6,88 M.		
von welcher die Strecke von Cormons bis zur Grenze	0,30 „		
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet, mithin im eigenen Betriebe verbleiben		6,58	„
		88,01	Meilen;
2) deren Flügelbahnen: a) Marburg-Klagenfurt-Villach		21,27	„
b) Steinbrück-Sisseck		16,77	„
c) Agram-Carlstadt		6,55	„
3) die Ungarischen Flügelbahnen:			
a) Oedenburg-Groß-Kanizsa		21,93	„
b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen		43,91	„
c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny		10,88	„
zusammen		210,01	Meilen.

übertragen 210,01 Meilen.

B. Die Tiroler Linien:

1) die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck 10,04 Meilen,
wovon die Strecke von der Grenze bis Kufstein . . . . . 0,29 „
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im
eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 9,75 Meilen,

2) die am 24. August 1867 dem Betriebe übergebene Brennerbahn von Innsbruck nach Botzen . . . . . 16,73 „

3) die Südtiroler Bahn von Botzen bis zur Landesgrenze bei Ala 14,01 M.,
von welcher die Strecke von Ala bis zur Landesgrenze . . . 0,71 „
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich befindet,
daher im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 13,30 „

zusammen . . . 39,78 „

Auf diese . . . 249,79 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Für die Tiroler Linien berechnet sich mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Brennerbahn (ad B 2) ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 29,01 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der Strecke Krieglach-Bruck (Südbahn) wurde das zweite Geleise in einer Ausdehnung von 2,8 Meilen ausgeführt.

Auf der Nord- und Südtiroler Linie werden die Geleise-Anlagen der Stationen umgelegt und die Hauptwechsel durch Weichenherze neuer Konstruktion ersetzt. Auf den Stationen Kufstein, Botzen und Ala wurden die Geleise vermehrt.

Die Schienen der Nord- und Südtiroler Linie werden successive durch jene des Systems, welches auf der Brenner-Linie in Anwendung kam, ersetzt werden. Diese Schienen sind um 6½‴ höher und per Fuß um ca. 0,26 Z.-Pfd. schwerer als diejenigen der ersteren Linien.

2. **Stationsbauten.** In den Stationen Kufstein, Innsbruck, Botzen, Trient und Ala wurden die Stationsgebäude vergrößert und in Ala ein Empfangsgebäude errichtet.

3. **Telegraphen.** Alle Stationen der Tiroler Linie sind mit Morsé'schen Sprechapparaten versehen.

Die Signalisirung der Züge findet auf der Strecke Kufstein-Ala durch electromagnetische Läutewerke und von Ala ab, von wo an die Italienische Verwaltung den Betrieb übernommen hat, mittelst Hornsignalen statt.

Als optische Signale fungiren gegenwärtig nur die vor den Stationen aufgestellten Distanz-Signale, welche zur Deckung der Stationen und der darin befindlichen Züge dienen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Südbahn und Tiroler.

13. Doppelgeleise liegen auf der Südbahn (Wien-Triest) und auf den Tiroler Linien von Steinach bis Gries (1,28 M.), von Gries nach Brenner (0,71 M.) und von Franzensfeste bis Brixen (1,35 M.).

75. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der Venetianischen und der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien; der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

76—86. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen. Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen Linien, einschließlich der Venetianischen von 57,6 M., der Lombardischen von 62,9 M. und der Central-Italienischen von 38,9 M., der von derselben neu erbauten und im Bau begriffenen Strecken (ca. 408 M. im Betriebe und 13,7 M. im Bau), der Werth der Materialvorräthe, Kalkfabriken und Liegenschaften, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien, sowie die bereits geleisteten Ratenzahlungen auf den Kaufpreis der Südbahn betrugen ult. 1867 . . 270 235 833 Thlr.

87c. Diese Summe repräsentirt den Betrag der bis ult. 1867 gemachten Anleihen. Davon sind 129 043 397 Thlr. Prioritäts-Obligationen und 62 886 858 Thlr. Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Durch Uebereinkommen vom 13. April 1867 ist die Zins-Garantie für das am Schlusse eines jeden Jahres verwendete Anlage-Kapital wie folgt festgesetzt worden: die Staatsregierung garantirt der Südbahn-Gesellschaft für die ganze Dauer ihrer Concession und für die Gesammtheit ihrer auf Oesterreichischem Gebiete zur Zeit im Betriebe befindlichen Bahnen ein Brutto-Erträgniß, welches für das Jahr 1867 . . . 92 000 Fl. pro Meile und für jedes folgende Jahr so lange 1000 Fl. mehr beträgt, bis es die Ziffer von 100 000 Fl. pro Meile erreicht hat, welcher Betrag dann für den ganzen Rest der Concessionsdauer zu gelten hat.

Tiroler Linie.

96a. Hierunter befindet sich 1 Salonwagen. Außerdem ist noch ein Hof- und 1 Kommissionswagen vorhanden.

Südbahn.

100a. Von den hier aufgeführten Wagen sind 9 als Postwagen in Verwendung.

Südbahn und Tiroler Linie.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

203a, 208a, 210a u. 211a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich in den Kol.

203b, 208b, 210b u. 211b die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen Personen und Güter beziehen.

268a. Dem Betriebs-Ueberschusse der Südbahn von 9 650 656 Thlrn. und der Tiroler Linien von 324 965 Thlrn. = ... 9 975 621 Thlrn.
treten hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen) Netzes mit . . . . . 7 123 143 „
sowie die aus dem Titel der Zins-Garantie des Italienischen Netzes resultirende Summe, abzüglich der allgemeinen Kosten dieses Netzes mit . . 1 179 310 Thlrn.
Hiervon kommen in Abzug die allgemeinen Kosten des Oesterreichischen Netzes mit . . . . . 524 149 „
Es verbleiben . . . . . 655 161 „
Diese . . . . . 17 753 925 Thlr.
nebst den Betriebsresten früherer Jahre und Kapitalzinsen von . . . . . 72 060 „
sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen. Die im Vorjahre noch verbliebenen 3 000 082 Thlr. sind als außerordentliche Reserve in den Reservefonds gelegt. (Siehe Kol. 277—280.)

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—86 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

273b. Dies sind Instandsetzungskosten der Piemontesischen Linien.

Tiroler Linie.

285—295. Wegen der erheblichen Veränderung des Bahngebiets gegen das Vorjahr kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages nicht stattfinden.

345. Außerdem war der Verkehr während dreier Tage theilweise unterbrochen.

Südbahn und Tiroler.

361. Die in dem Bestande der Pensionskasse enthaltenen Effekten sind zum Tagescourse in Ansatz gebracht worden. Dieselben bestanden aus:

3procentigen	Werthpapieren	zum	Nennwerthe	von	344 800	Thlrn.
5 „	„	„	„	„	302 074	„
5½ „	„	„	„	„	7 334	„
6 „	„	„	„	„	26 667	„

Aus Anlaß der Abtretung der Venetianischen Linie an die Verwaltung in Turin wurde der Fonds getheilt und derselben übergeben:
baar 13 196 Thlr., 3procentige Effekten 101 867 Thlr., 5procentige Effekten 76 490 Thlr., 5½proc. Effekten 2667 Thlr., wogegen dieselbe eine Pensionslast von 1 556 Thlrn. übernahm.

65. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. **Neue Bahnlinien.** Die 3,52 Meilen (26,553 Kilometer) lange Strecke von Schwadowitz nach Königshain wurde am 1. August 1868 dem Betriebe übergeben.

Durch den mit der Königl. Preußischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrag vom 5. August 1867 ist der Anschluß der Preußischen Staatsbahn bei Königshain sichergestellt und soll der Bau auf Preußischem Gebiete in nächster Zeit beginnen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75—85. Diese Summen beziehen auf die älteren, im Betriebe befindlichen 26,18 Meilen.

Für die Strecke Schwadowitz-Königshain sind 3 283 400 Thlr., bestehend in Prioritäts-Obligationen, concessionirt und es waren ult. 1867 verwendet:

für Vorarbeiten	4 647	Thlr.
„ Grunderwerb	28 960	„
„ den Bahnkörper und den Oberbau	2 199 033	„
„ Betriebsmittel	283 261	„
Insgemein	36 492	„
zusammen	2 552 393	Thlr.

87c. Hierin ist auch der 2 100 000 Thlr. betragende Antheil an dem vom Staate mit 5,2 Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

171 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der beförderten Fahrzeuge und dasjenige der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere. Davon sind:

604	Z.-Ctr.	Fahrzeuge	und	8469	Z.-Ctr.	Thiere	im	Binnenverkehre	befördert worden,
270	„	„	„	6619	„	„	„	direkten Verkehre	aufgegeben,
1666	„	„	„	54 427	„	„	„	„	angekommen,
zus. 2540	Z.-Ctr.	Fahrzeuge	u.	69 515	Z.-Ctr.	Thiere,	wie	in Kol. 179a	angegeben.

177. Die Anzahl der beförderten Equipagen wird nicht notirt. (Siehe vorstehende Erläuterung.)

272. Außerdem sind noch 1697 Thlr. aus dem „Interessen-Conto" zur Vertheilung der Dividende verwendet worden; einschließlich derselben beträgt die vertheilte Summe 475 000 Thlr.

296. Im Vorjahre hat die Dividende einschließlich des Staatszuschusses 4,5 Proc. betragen.

346. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1867 angegebenen Bestande beruht in der Verschiedenheit des wirklichen zum Nominalwerthe der in den Fonds befindlichen Werthpapiere.

66. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 211 näher beschrieben. Veränderungen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. Die außer der **Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft schloß ult. 1867 mit einem Bestande von 21 961 Thlrn. ab.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

75 u. 87a. Aus dem concessionirten Anlage-Kapitale scheiden 50 000 Stück Actien im Nominalbetrage von 7 000 000 Thlrn. aus, weil mit der Concessionirung der ersten Siebenbürger Eisenbahn die Verpflichtung der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft zum Baue der Linie Nyiregyhaza-Szigeth, für welche jenes Anlage-Kapital bestimmt war, definitiv weggefallen ist.

76. Hierunter sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

87c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

91c. Von den hier aufgeführten Lokomotiven wurden 5 von W. Günther in Wiener-Neustadt gelieferte an die erste Siebenbürger Eisenbahn verkauft und 2 derselben am 8. September 1867 übergeben.

109a. Hierin ist die Gesammt-Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten Postwagen von 1260 Centnern enthalten.

115a. Desgleichen hier die Anschaffungskosten derselben.

126. Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich des Reservedienstes, des Rangirens, der Heizung der Vorwärmer und Dampfpumpen) wurden Holz und Braunkohlen verwendet. Verbraucht wurden 22 068 Klafter Holz und 44 151 Centner Braunkohlen. Die letzteren sind nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten.

141 u. 147. Hierin sind auch die auf fremden Bahnen durchlaufenen Achsmeilen enthalten, und zwar 121 Achsmeilen, welche von den Postwagen und 89 751 Achsmeilen, welche von den Arbeitswagen zurückgelegt wurden. Dieselben sind deshalb in Kol. 153a nicht mitaufgenommen worden.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind 53 867 Ctr. im Binnenverkehre befördert, 679 660 Ctr. im direkten Verkehre aufgegeben und 8001 Ctr. im direkten Verkehre angekommen, zusammen 741 528 Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden 13 Equipagen und 481 Pferde mit den Personenzügen befördert.

204. Hierin ist die Einnahme für die vorstehend aufgeführten Equipagen und Pferde mitenthalten.

219 u. 220. Ebenso sind hierin 36 750 Thlr. „Prioritäts-Obligationen-Einkommensteuer" enthalten, welche nach dem Finanz-Ministerial-Erlaß vom 24. April 1867 in Einnahme zu stellen sind und in Kol. 271 als Ausgabe erscheinen.

231. Die Grund-, Haus- und Gebäudesteuer haben 5004 Thlr., die Feuerversicherungs-Prämie 18 000 Thlr. betragen.

239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 237 enthalten.

272. Ein Theil der Actien ist noch im Besitze der Gesellschaft. Derselbe nimmt an der Dividende nicht Theil.

290. Bei der Vergleichung der Einnahmen mit dem Vorjahre sind die in Kol. 219 u. 220 enthaltenen 36 750 Thlr. „Prioritäts-Obligationen-Einkommensteuer" außer Ansatz geblieben.

67. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

100a. Hiervon werden 2 Wagen auch als Postwagen benutzt.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind

2036 Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert,
3483 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
1999 „ „ „ „ angekommen und
264 „ „ Durchgangsverkehre befördert.

zusammen 7782 Z.-Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

178. Es wird nur das Gewicht der beförderten Thiere notirt. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)

357. Dies sind Zinsen für im Laufe des Jahres angekaufte Werthpapiere.

C. Fremdländische Eisenbahnen.

68. Lüttich-Maſtrichter Eiſenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht ſtattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt iſt, der Geſellſchaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote ſtehen.

234 u. 237. In dieſen Summen ſind auch die gezahlten Entſchädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Maſtricht und die Koſten des Bahnhofs- ꝛc. Dienſtes auf denſelben mitenthalten.

346—365. Eine Beamten-Penſionskaſſe war noch nicht gegründet.

69. Niederländiſche Rhein-Eiſenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, ſondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden ſtatiſtiſchen Notizen beziehen ſich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1867 bis ult. April 1868.

II. Das **Bahngebiet** iſt gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Näheres ſiehe S. 208 der Statiſtik pro 1863.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnſtrecken iſt in dem Jahrgange 1866 der Statiſtik S. 212 das Nähere enthalten.

77—84. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnſtrecke Amſterdam-Arnheim vom Staate erbaut iſt, welcher die betreffenden Notizen der Geſellſchaft nicht übergeben hat.

89. Dies ſind Prioritäts-Obligationen, welche von Sr. Majeſtät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus Seinem Privatſchatze zu 4½ Proc. garantirt worden ſind.

96b. Dies iſt ein Königl. Salonwagen, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberückſichtigt geblieben iſt.

121g. Hierin ſind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

204. Dies ſind Neben-Einnahmen aus dem Perſonen-Verkehre.

244. Hierin ſind auch die gezahlten Entſchädigungen im Güterverkehre enthalten.

272. Dieſe Dividende iſt auf das bis ult. 1866 emittirte Actien-Kapital von rund 13 150 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien ſind ohne Dividenden-Genuß.

346—365. Eine Beamten-Penſionskaſſe iſt nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen ſich vielmehr auf eine Unterſtützungskaſſe.

70a. Warſchau-Wiener Eiſenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warſchau-Wiener Eiſenbahn, ſowie

II. über das **Bahngebiet** derſelben enthält der Jahrgang 1866 der Statiſtik S. 213 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden ſtatiſtiſchen Notizen enthaltenen Geldbeträge ſind — abweichend von der für die Statiſtik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieſelben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der preußiſchen Valuta gegenüber ſehr ſchwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwiſchen 1 Rubel Silber und 1 Thlr. Preußiſch nicht erheblich iſt.

IV. Ueber die **Vertheilung** der mit der Warſchau Bromberger Eiſenbahn gemeinſchaftlichen Ausgaben ſind in dem Jahrgange 1866 der Statiſtik ebenfalls ſpeziellere Mittheilungen gemacht.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Dieſe Summe enthält auch die Kapitals-Einlage des Gouvernements im Betrage von 4 000 000 Rubel Silber, für welche die Geſellſchaft eine Rente zu zahlen hat.

96d. Außerdem ſind noch 6 Gallawagen und 1 Salonwagen vorhanden, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberückſichtigt geblieben ſind.

113—118. Dies iſt der Werth der bei der Uebernahme der Bahn vorgefundenen Betriebsmittel einſchließlich der Neubeſchaffungen.

123a. Hierin iſt die Zahl der Militair- und Extrazüge enthalten.

165. Ebenſo hierin das Gewicht der beförderten Militair-Effekten und Bagage.

230. Die hier aufgeführte Summe repräſentirt die Koſten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebslokale einſchließlich der Wärterlokale.

270a. Von der hier aufgeführten Summe kommen auf die Jahresrente an den Staat 229 167 Rubel Silber und auf die Verzinſung und Amortiſation der Obligationen 111 884 Rubel Silber.

270b. Dieſe Summe iſt zur Amortiſation der Stamm-Actien verwendet.

272. Für das Jahr 1867 sind an Dividende 5 Rbl. S. pro Actie vertheilt worden. Nach dem Emissionscours von 60 repräsentiren dieselben 8 ⅓ Proc.

320c. Bei den hier aufgeführten Entgleisungen von Lokomotiven, Tendern und Wagen haben erhebliche Beschädigungen derselben nicht stattgefunden.

70b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Bromberger Eisenbahn und über die Vertheilung der mit der Warschau-Wiener Bahn gemeinschaftlichen Ausgaben enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1867 nicht vorgekommen.

II. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 79 003 Rubel Silber sind durch die auf verspätete Einzahlungen auf die Actien zu entrichtenden 6 Proc. Verzugszinsen gedeckt worden.

113—120. Die Betriebsmittel sind von einem General-Unternehmer für die Summe von 274 560 Rubel Silber angeschafft worden; wie viel hiervon auf die Lokomotiven und wie viel auf die Wagen kommen, kann jedoch nicht angegeben werden.

123a. Hierin ist die Zahl der Militair- und Extrazüge enthalten.

165. Ebenso hierin das Gewicht der beförderten Militair-Effekten und Bagage.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebslokale einschließlich der Wärterlokale.

270b u. 272. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von 2,₉₈ Proc. Zinsen aus, weshalb das Gouvernement den an 4 Proc. fehlenden Betrag von 65 956 Rbl. S. (1,₁₂ Proc.) und ½ Proc. = 29 430 Rbl. S. zur Amortisation der Actien in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte.

296. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4 ⅓ Proc. betragen.

320c. Eine erhebliche Beschädigung der Betriebsmittel hat bei den hier aufgeführten Entgleisungen nicht stattgefunden.

71. Niederländische Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Durch die Concessions-Urkunde vom 3. Juli und das Statut vom 7. September 1863 konstituirte sich unter der Firma „Maatschappy tot Exploitatie van Staatsspoorwegen" (Gesellschaft für den Betrieb von Staats-Eisenbahnen) eine Gesellschaft, welche den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen, der Almelo-Salzbergener und der Lüttich-Limburger Eisenbahnen übernahm.

Mit der Ausführung des Betriebes ꝛc. hat die Gesellschaft eine Direktion, bestehend aus 5 Mitgliedern, betraut, welcher ein Secretair zur Seite gestellt ist.

II. **Eigenthums- und Pachtverhältnisse.** Die von der „Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staats-Eisenbahnen" übernommenen, dem Niederländischen Staate gehörigen Linien sind durch Gesetz vom 18. August 1860 vorgeschrieben.

Ein späteres Gesetz vom 3. Juli 1863 stellte die Bedingungen fest, unter welchen der Betrieb dieser Staatsbahnen durch Privatunternehmer geschehen könnte und die im Wesentlichen dahin lauten, daß

alle Tarife und Fahrpläne vor deren Einführung dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorgelegt werden müssen,

von allen Einnahmen der Regierung Rechnung gelegt werden muß (ein Königl. Erlaß vom 5. Mai 1865 enthält hierüber nähere Vorschriften),

ohne Genehmigung der Regierung keine Beschlüsse gefaßt oder Maßregeln getroffen werden dürfen, welche die Betriebs-Einnahmen betreffen,

von den Concessions-Inhabern alle erforderlichen Betriebsmittel, Telegraphen, Werkzeuge in den Werkstätten zu liefern sind;

den Unternehmern dagegen ein Theil der Brutto-Einnahme als Betriebskosten nach einer Skala zugestanden wird, die sich im Verhältniß zu den Einnahmen pro Meile ändert und von der verbleibenden Netto-Einnahme ¼ an die Unternehmer fällt und die übrigen ¾ dem Staate als Vergütung für die Bahn-Benutzung zukommen.

Unter fast gleichen Bedingungen wie bei den Niederländischen Staatsbahnen hat die Gesellschaft auch den Betrieb der **Almelo-Salzbergener** Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist, für die ganze Dauer der Concession übernommen.

Dagegen ist die **Lüttich-Limburger** Eisenbahn von der „Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staats-Eisenbahnen" von der Eigenthümerin, der Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaft, gegen eine jährliche durch Uebereinkunft stipulirte Quote gepachtet und am 1. Juli 1866 in Betrieb genommen.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1867 folgende Linien:

A. **Die Niederländischen Staats-Eisenbahnen** mit den Strecken:

Harlingen-Groningen (Nordlinie)	10,680	Meilen,
Arnheim-Zutphen-Zwolle-Meppel (Ostlinie)	13,723	„
Zutphen-Hengelo-Enschede (Ostlinie)	7,063	„
Venlo-Mastricht (Südlinie)	26,340	„
Rozendaal-Bergen op Zoom	1,713	„
Venlo-Preußische Grenze	0,370	„
zusammen	59,889	Meilen.
Hierin ist die letztgenannte Strecke von der Preußischen Grenze bis Venlo von	0,370	„

verpachtet und zwar das südliche Geleise der Bergisch-Märkischen, das nördliche dagegen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. Es verbleiben im eigenen Betriebe . . . . . 59,519 Meilen.

Die 3,657 Meilen lange Strecke Zwolle-Meppel wurde am 1. Oktober 1867 dem Betriebe übergeben, für sämmtliche Linien berechnet sich daher mit Rücksicht auf die Betriebszeit dieser Strecke ein mittlerer Jahresdurchschnitt von . . . . . 56,78 Meilen.

B. Die **Almelo-Salzbergener** Eisenbahn

von Almelo über Hengelo und Oldenzaal nach Salzbergen . . . . . 7,21 „

C. Die **Lüttich-Limburger** Eisenbahn

von Eindhoven über Hasselt, Bilsen-Tongres und Liers nach Lüttich mit den Zweigbahnen von Bilsen nach Münsterbilsen (nur für den Güterverkehr) und von Liers nach Ans (Staatsbahn) . 15,76 „

Ueberhaupt 82,849 Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft noch bis zur Eröffnung der Linie von Rotterdam über Dordrecht nach Moerdyk eine Dampfschifffahrt zwischen diesen Plätzen unter direkter Verbindung mit ihren Zügen eingerichtet.

IV. Das **Kapital** der Gesellschaft ist auf 12 000 000 Gulden (6 857 143 Thlr.), bestehend in 48 000 Actien à 250 Gulden festgesetzt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Von der Bahnlänge ist die verpachtete Strecke von Venlo bis zur Preußischen Grenze doppelgeleisig.

14b. Von den Linien der Staatsbahnen wurde zuletzt die Strecke von Venlo bis zur Grenze bei Kaldenkirchen am 29. Oktober 1866 dem Betriebe übergeben. Das ganze Netz soll bis zum Jahre 1875 vollendet werden.

Die Almelo-Salzbergener Bahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 18. Oktober 1865 dem Betriebe übergeben.

Von der Lüttich-Limburger Bahn wurde die erste Strecke von Tongres bis Münsterbilsen am 10. November 1863 und die letzte Strecke von Bilsen bis Hasselt am 1. November 1865 eröffnet.

76—85. Wie bereits ad I dieses Berichts erwähnt, hat die Gesellschaft nur den Betrieb des ad III näher bezeichneten Bahngebiets von verschiedenen Eigenthümern übernommen. Es kann deshalb das Anlage-Kapital vorläufig nicht angegeben werden, weil der Gesellschaft die betreffenden Notizen nicht zu Gebote stehen.

121g. Dies sind beim Rangiren der Züge zurückgelegte Meilen.

166b. Freigewicht beim Reisegepäck wird nur in einigen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

201—206 u. 208—216. Die besonderen Einrichtungen der Buchführung gestatten eine spezielle Notirung der Einnahmen für die verschiedenen Personen- und Güterklassen nicht.

206, 217 u. 219. Von den hier aufgeführten Einnahmen kommen:

	für Personen-Beförderung	für Güter-Beförderung	aus sonstigen Quellen
auf die Staatsbahnen	616 603 Thlr.	338 526 Thlr.	47 034 Thlr.
„ „ Almelo-Salzbergener Bahn	41 540 „	53 596 „	4 831 „
„ „ Lüttich-Limburger „	98 956 „	120 485 „	15 145 „

239—242. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne können nicht ausgeschieden werden.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Lokale enthalten.

270—276. Von dem Ueberschusse wurden die Antheile an die Eigenthümer der Bahnen (den Niederländischen Staat, die Almelo-Salzbergener und die Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaften) bezahlt und der Rest als Einlage in den Erneuerungsfonds und zur Amortisation der Betriebs-Einrichtungskosten der Gesellschaft verwendet.

281—284. Nach den Concessions-Bedingungen wird jährlich eine Summe von 330 Gulden = 189 Thlrn. pro Kilometer einfaches Geleis (der Staatsbahnen) zur Erneuerung der Schienen und Schwellen in den Erneuerungsfonds gelegt, während der ersten 5 Betriebsjahre jedoch nur 150 Gulden = 86 Thlr. jährlich pro Kilometer.

285—296. Wegen der bedeutenden Veränderung des Bahngebiets kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

346—365. Eine Pensionskasse ist nicht vorhanden.

Deutsche Eisenbahn-Statistik

für das

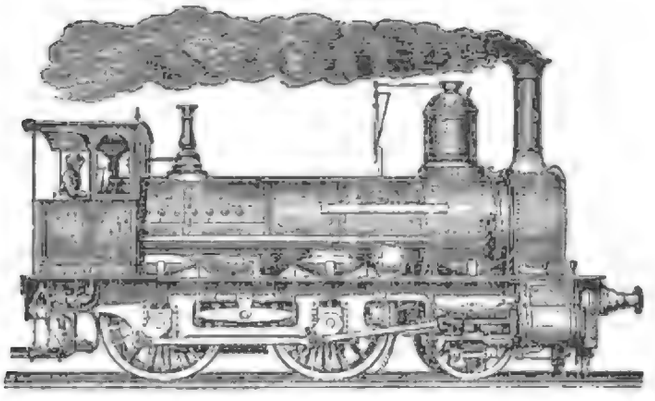
Betriebs-Jahr 1868.

Herausgegeben

von der geschäftsführenden Direktion

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



XIX. Jahrgang.

Berlin, 1870.

Gedruckt in der Nauck'schen Buchdruckerei.

Inhalt.

Seite

Einleitung 3

Abschnitt A. Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen 5

Abschnitt B. Bahnbeschreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.
- A. Bahnkörper (bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.) 16
- B. Oberbau (Konstruktion desselben) 20
- C. Neigungs-Verhältnisse, gerade Strecken und Curven 26
- D. Telegraphen 30

II. Anlage-Kapital 32

Abschnitt C. Transportmittel.

I. Bestand derselben 40
(nebst Angabe der Fabriken, aus denen die Lokomotiven bezogen sind).

II. Anschaffungskosten der Transportmittel 52

Abschnitt D. Betriebs-Resultate.

I. Leistungen der Transportmittel.
- A. Lokomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe ꝛc.) 58
- B. Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe ꝛc.) 70

II. Personen- und Güterverkehr.
- A. Anzahl der beförderten Personen, Güter u. s. w. 78
- B. Durchschnitts-Verkehr und Ertrag 88

III. Depeschen-Verkehr 96

IV. Finanz-Ergebnisse.
- A. Einnahmen (aus dem Personen- und Güterverkehre, sowie sonstigen Quellen) . . . 98
- B. Ausgaben (für die Bahn-, Transport- und allgemeine Verwaltung) 103
- C. Ueberschuß und Verwendung desselben zu: Eisenbahnsteuer, Zinsen, Dividenden, Einlagen in den Reserve-, Erneuerungsfonds ꝛc. . 114
- D. Reservefonds 118
- E. Erneuerungsfonds 118

V. Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre . . 120

Abschnitt E. Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahn-Betriebe.

I. Unfälle A. bei fahrenden Zügen 126
B. auf den Bahnhöfen 132

II. Achsbrüche 136

III. Schienenbrüche 140

IV. Verkehrsstörungen 140

Abschnitt F. Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter.

I. Bei der Bahnverwaltung (Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn).
- A. Oberleitung . . . . . —
- B. Spezielle Beaufsichtigung . . . . . —
- C. Stations-Verwaltung . . . . . —
- D. Telegraphie . . . . . —
- E. Verwaltung der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien-Magazine . . . —
- F. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . . . —

II. Bei der Transport-Verwaltung.
- A. Oberleitung und Beaufsichtigung des Betriebs . . . . . —
- B. Executiver Betriebsdienst . . . . . —
- C. Maschinen- und Wagenverwaltung . . . . . —
- D. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . . . —

III. Bei der allgemeinen Verwaltung.
- A. Haupt- (oder Central-) Büreau . . . . . —
- B. Kontrol-Büreau (Revision u. Feststellung der Rechnungsbeläge u. Betr.-Einnahmen) . —
- C. Haupt- (oder Central-) Kasse . . . . . —
- D. Verwaltung der Depots (excl. der Bahnunterhaltungs- und Betriebsmaterialien) . —
- E. Außerdem sind noch angestellt: Beamte, die unter A—D nicht zu klassificiren sind . . . . . —

IV. Bei sonstigen Verwaltungszweigen, als Coaksbrennereien u. s. w.
- A. Angestellte . . . . . —
- B. Werkverrichtungen gegen Tagelohn . . . . . —

Abschnitt G. Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse 144

Statistische Berichte und Erläuterungen zu den Tabellen.

- A. Deutsche Eisenbahnen 149
- B. Oesterreichische Eisenbahnen 220
- C. Fremdländische Eisenbahnen 238

Einleitung.

I. Die Maaße, Gewichte und Münzwährungen, welche den vorliegenden statistischen Notizen zum Grunde liegen, sind folgende:

a) 1 Fuß = 139,13 Pariser Linien = 0,96618 Pariser Fuß = 0,313953 Meter = 31,395354 Centimeter,

b) 1 Ruthe = 12 Preuß. Fuß = 3,76624125 Meter (1 Meter = 3,1862 Preuß. Fuß),

c) 1 Meile = 2000 Preuß. Ruthen = 7532,48 Meter = 7,532 Kilometer,

{ 1 Kilometer = 1000 Meter, 1 Meter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter,
1 Oesterr. Meile à 4000 Wr. Klafter = 7586,66 Meter = 1,00719 Preuß. Meilen à 7532,48 Meter,
1 Sächsische Meile = 7500 Meter, 1 geogr. Meile = 7420,44 Meter, }

d) 1 Kubikfuß = 0,030916 Kubikmeter,

e) 1 Klafter = 108 Kubikfuß = 3,339928 Kubikmeter,

f) 1 Zoll-Centner = 100 Pfund = 50 Kilogramm,
(1 Wiener Centner = 1,1200 Zoll-Centner = 56 Kilogramm),

g) 1 Thaler = 30 Sgr. = 360 Pfge. = 1 Fl. 50 Kr. Oesterr. Währ. = 1 Fl. 45 Kr. Rhein.

II. Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist bei den meisten Eisenbahnen mit dem Kalenderjahre identisch. Da, wo dies nicht der Fall, ist in den statistischen Berichten der resp. Bahnen die betreffende Rechnungs-Periode angegeben.

III. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktions-Verhältnisse (Abschnitt B. Abth. I), und die Notizen über das Beamten-Personal (Abschnitt F) werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt, sondern nur von Zeit zu Zeit mitgetheilt.

Der vorliegende Jahrgang enthält die allgemeine Beschreibung der Bahnen, die Nachrichten über das Beamten-Personal, zuletzt 1864 mitgetheilt, werden in den Jahrgang 1869 wieder aufgenommen werden.

IV. Solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei der Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, sind in besonderen statistischen Berichten mitgetheilt, welche den Tabellen angehängt sind.

V. In den Tabellen sind die Deutschen Eisenbahnen von 1—54 (und zwar von 7—14 die Preuß. Staatsbahnen, von 18 — 21 die unter Staatsverwaltung stehenden Preuß. Privat-Eisenbahnen), die Oesterreichischen von 55—73 und die Fremdländischen von 74—77 aufgeführt. Von den Letzteren stehen unter der Verwaltung der „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen" die Niederländischen Staats- und einige Privatbahnen, wie aus dem statistischen Berichte S. 238 näher ersichtlich ist.

VI. Außer den in den Tabellen aufgeführten Bahnen gehörten dem Vereine im Jahre 1868 noch an:

a) Die Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Dieselbe umfaßt die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt . . . . . 8,68 Meilen
nebst der, der Gesellschaft Mackenzie & Comp. gehörigen, gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachteten Strecke Hasselt-Landen . . . . . 3,72 „
zusammen 12,40 Meilen.

Der Betrieb der Bahn von Aachen nach Hasselt ist vom 1. August 1867 ab auf den in Brüssel domicilirenden Grand Central Belge übergegangen, welcher gleichzeitig auch den Betrieb der Strecke Hasselt-Landen übernommen hat. Der der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft ausschließlich zustehende Kohlentransport aus dem Wurmreviere wurde vom 1. August 1867 ab der Bergisch-Märkischen E. gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme übertragen. In Folge dieser Veränderungen in der Betriebsleitung ist die Direktion der Aachen-Mastrichter E. nicht in der Lage, ausführliche statistische Notizen für das Jahr 1868 liefern zu können.

Ueber das Anlage-Kapital und die Betriebsmittel sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik (Kol. 76—120) die näheren Mittheilungen enthalten, gegen welche Veränderungen im Jahre 1868 nicht vorgekommen sind.

Im Jahre 1868 haben die Einnahmen auf der Strecke Aachen-Hasselt betragen: aus dem Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehverkehre 340 020 Frcs., aus dem Güterverkehre

474 798 Frcs. und an Extraordinarien 15 838 Frcs., zuſammen 830 656 Frcs. = 221 508 Thlr. Da die der Aachen-Maſtrichter Eiſenbahn-Geſellſchaft von der Brutto-Einnahme zukommenden 45 Proc. den Betrag von 650 000 Frcs., welchen der Grand Central Belge ihr vertragsmäßig zu zahlen hatte, nicht erreichten, ſo hat Letzterer einen Zuſchuß von 284 104,81 Frcs. leiſten müſſen, welcher vertragsmäßig erſt dann aus den Einnahmen vorweggenommen reſp. erſtattet wird, wenn die jährliche Brutto-Einnahme der Strecke Aachen-Haſſelt die Summe von 1 462 000 Frcs. überſteigt.

Der Reingewinn der Grube Kirchrath betrug 14 707 Thlr. und die 50 Proc. der Brutto-Einnahme für Kohlentransporte aus dem Wurmreviere beliefen ſich auf 14 461 Thlr. Nach Abzug der zur Verzinſung und Amortiſation der Anleihen verwendeten Beträge ergab das Gewinn- und Verluſt-Conto pro 1868 einen Ueberſchuß von 31 290 Thlrn. Davon ſind ſtatutenmäßig 27 500 Thlr. oder 1 Proc. des Actien-Kapitals an die Actionaire vertheilt und der Reſt, abzüglich der Tantième für die Verwaltung, als Reſerve aſſervirt worden.

b) Die Großenhainer Zweigbahn. Dieſelbe iſt Eigenthum der „Zweig-Eiſenbahn-Geſellſchaft zu Großenhain", ſie führt von Priſtewitz (Station der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn) nach Großenhain, iſt 0,64 Meilen lang und am 14. Oktober 1862 dem Betriebe übergeben. Die Geſellſchaft beſitzt nur 2 Tender-Lokomotiven, die Perſonen- und Güterwagen erhält dieſelbe von der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Kompagnie gegen die übliche Wagenmiethe geſtellt. Dieſe Bahn ging am 1. Juli 1869 in das Eigenthum der Leipzig-Dresdener Eiſenbahn-Kompagnie über.

c) Die Kloſterkrug-Schleswiger Eiſenbahn. Dieſelbe iſt Eigenthum der gleichnamigen Eiſenbahn-Geſellſchaft, 0,64 Meilen lang und am 1. Juni 1858 dem Betriebe übergeben. Die Geſellſchaft beſitzt 1 Lokomotive, 2 Perſonenwagen, 1 Gepäck- und 6 Güterwagen. Am 13. Februar 1869 iſt dieſe Bahn in das Eigenthum der Schleswigſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft übergegangen.

Da die vorſtehend ad b und c aufgeführten Bahnen lediglich lokalen Zwecken dienen, nur eine ſehr geringe Ausdehnung (weniger als 1 Meile) haben, ihre Verhältniſſe von denen der übrigen Vereinsbahnen weſentlich verſchieden, zur Vergleichung mit dieſen alſo nicht geeignet ſind, ſo haben jene beiden Bahnen in die Tabellen nicht aufgenommen werden können.

d) Die Kronprinz Rudolf-Bahn. Von derſelben waren im Jahre 1868 im Betriebe die Strecken: St. Valentin (Anſchluß an die Kaiſerin Eliſabeth-Bahn)-Steyer 2,68 Meilen ſeit 15. Auguſt, St. Michael-Villach 23,09 Meilen ſeit 19. Oktober und die Zweigbahn St. Michael-Leoben 1,56 Meilen ſeit 1. Dezember. Im Bau befanden ſich die Strecken Steyer-Weyer 5,97 Meilen, Rottenmann-St. Michael 8,09 Meilen, die Zweigbahnen Launsdorf-Möſel 3,21 Meilen und St. Veit-Klagenfurt 2,43 Meilen. Außerdem iſt noch die Strecke Weyer-Rottenmann (11,10 Meilen) zu bauen.

e) Die erſte Siebenbürger Eiſenbahn, umfaſſend die am 22. Dezember 1868 dem Betriebe übergebene Linie Arad-Karlsburg von 27,19 Oeſterr. = 27,99 Prß. Meilen.

Da von der Bahn ad d im Jahre 1868 nur Theilſtrecken kurze Zeit im Betriebe ſtanden, ſo hat die Verwaltung der Kronprinz Rudolf-Bahn auf die Veröffentlichung ſtatiſtiſcher Nachrichten für das Jahr 1868 verzichtet. Die Bahn ad e konnte in die Tabellen nicht aufgenommen werden, weil ſie im Jahre 1868 nur 10 Tage im Betriebe war. Befördert wurden während dieſer Zeit 3300 Perſonen, 174 Ctr. Gepäck, 6 Hunde, 42 729 Ctr. Eil- und Frachtgüter, 5126 Ctr. frachtfreie Betriebsdienſt- und Baugüter, 48 Fahrzeuge, 2 Pferde und 99 Stück Rindvieh und andere Thiere. Die Einnahmen haben 8264 Thlr. und die Ausgaben 6116 Thlr. betragen.

VII. Wo in den Tabellen Rubriken unausgefüllt geblieben, ſind Seitens der betreffenden Verwaltungen keine Angaben gemacht worden reſp. nicht zu machen geweſen. Wo in den Tabellen durch die Bemerkung „in Kol. . . ." auf eine andere Stelle verwieſen wird, bedeutet dies, daß die hier fehlende Angabe in der allegirten Kolonne mitenthalten iſt und eine Trennung (z. B. Reparaturkoſten der Perſonenwagen von denen der Laſtwagen) nach den einzelnen Rubriken nicht hat ſtattfinden können.

VIII. Das Zeichen * neben den Zahlen in den Tabellen bedeutet, daß die bezüglichen Angaben in den ſtatiſtiſchen Berichten (ſiehe ad IV) erläutert worden ſind.

Abſchnitt A.

Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eiſenbahnen.

A. Deutsche Eisenbahnen.

	1			2			
	Firma und Sitz der dirigirenden Verwaltung.			Mitglieder der Verwaltung.			
				a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt.	d. Tantième.
						Thlr.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.						
1	Badische	Direktion der Großherz. Badischen Verk.-Anstalten	Carlsruhe	—	12*	—	—
2	Bayerische	Gen.-Direktion der Königl. Bayerischen Verk.-Anst.	München	—*	—	—	—
3	Braunschweigische	Herzogl. General-Direktion der Eisenbahnen	Braunschweig	2	4	1300—3000	—
4	Friedrich-Franz-E.	Direktion der Großherzogl. Friedrich Franz-Eisenb.	Malchin	—	2	1500—2500	—
5	Main-Neckar-E.	Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn	Darmstadt	—	3	1486—1657	—
6	Oldenburgische	Großherzogl. Oldenburgische Eisenbahn-Direktion	Oldenburg	—	2	1400—2000	—
7	Bebra-Hanauer	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	4	1200—1500	—
8	Hannoversche	Königl. Eisenbahn-Direktion	Hannover	—	10	720—2000	—
9	Main-Weser-B.	Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn	Kassel	—	4	1200—1800	—
10	Nassauische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Wiesbaden	—	3	1200—1800	—
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen E.	Berlin	—	6	1200—2000	—
12	Preuß. Ostbahn	Königl. Direktion der Ostbahn	Bromberg	—	6	1200—2000	—
13	Saarbrücker	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4*	720—2000	—
14	Westfälische	Königl. Direktion der Westfälischen Eisenbahn	Münster	—	4	720—2000	—
15	Sächsische östliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	5	1200—2950	—
16	Sächsische westliche	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	1*	6	1700—2650	—
17	Württembergische	Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion	Stuttgart	2*	8	686—2286	—
	II. Privatbahnen						
	a) unter Staatsverwaltung.						
18	a. Bergisch-Märkische	Königl. Eisenbahn-Direktion	Elberfeld	—	13	720—2000	—
	b. Hessische Nordbahn	Königl. Eisenbahn-Direktion	Kassel	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer c. Stargard-Posener	Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn	Breslau	—	6*	1500—2000	—
20	Rhein-Nahe-E.	Königl. Eisenbahn-Direktion	Saarbrücken	—	4	720—2000	—
21	Wilhelms-Bahn	Königl. Direktion der Wilhelmsbahn	Ratibor	—	3	1000—1800	—
22	a. Gößnitz-Geraer b. Greiz-Brunner	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Leipzig	—	—*	—*	—
23	a. Löbau-Zittauer b. Zittau-Reichenberger	Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion	Dresden	—	—*	—*	—
	b) in Privatverwaltung.						
24	Alberts-Bahn	Direktorium d. Albertsbahn bez. K. Staats.-E.-Dir.	Dresden	—	4*	—*	—
25	Altona-Kieler	Direktion der Altona-Kieler E.-G.	Altona	—	5	525—2800	—
26	Bayerische Ostbahnen	Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Ostbahnen	München	18	1	3429	—
27	Berlin-Anhaltische	Direktion der Berlin-Anhaltischen E.-G.	Berlin	6	2	300—1500	2165—4330
28	Berlin-Görlitzer	Direktion der Berlin-Görlitzer E.-G.	Görlitz	—	3*	1800—4000	—
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	Direktion der Berlin-Hamburger E.-G. Direktion der Hamburg-Bergedorfer E.-G.	Berlin Hamburg	— 5	3 —	2500—6000 —	— —
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdebrg. E.-G.	Potsdam	2	4	800—4200	—
31	Berlin-Stettiner (a. Stammbahn etc. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche)	Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G.	Stettin	—	7	500—5000	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freib. E.-G.	Breslau	8*		—	—
33	Frankfurt-Hanauer	Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G.	Frankfurt a. M.	5	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G.	Glückstadt	2	1	900	787
35	Hessische Ludwigs-E.	Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G.	Mainz	7	—	—	—
36	Homburger	Verwaltungsrath der Homburger E.-G.	Homburg	7	—	—	2638
37	Kirchheimer	Verwaltungsrath der Kirchheimer E.-G.	Kirchheim u. T.	9*	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	Direktion der Köln-Mindener E.-G.	Köln	7	—	—	—
39	Leipzig-Dresdener	Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenb.-Komp.	Leipzig	5	5	1200—2000	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Direktorium der Ludwigs-E.-G.	Nürnberg	7	—	—	—

		1		2			
				Mitglieder der Verwaltung.			
	A. Deutsche Eisenbahnen.	**Firma und Sitz** der dirigirenden Verwaltung.		a. unbesoldete.	b. besoldete.	c. Gehalt. Thlr.	d. Tantième. Thlr.
	II. Privatbahnen.						
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	Direktion der Lübeck-Büchener E.-G.	Lübeck	3	2	2200—2400	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Direktorium der Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipz. E.-G.	Magdeburg	—	6	1000—4000	—
43	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche.	Direktorium der Magdeburg-Halberstädter E.-G.	Magdeburg	—	9	zus. 13900	—
44	Mecklenburgische	Direktion der Mecklenburgischen E.-G.	Schwerin	—	5	300—3000*	—
45	Neisse-Brieger	Direktorium der Neisse-Brieger E.-G.	Breslau	6*	—	—	—
46	Niederschlesische Zweigbahn	Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Ges.	Glogau	2	3	100—250	—
47	Ostpreußische Südbahn	Verwaltungsrath der Ostpreußischen Südbahn-Ges.	Königsberg i. Pr.	15	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer d. Pfälzische Nordbahnen	Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen	Ludwigshafen a. Rh.	24	2	2857—4572	—
49	Rechte Oder-Ufer-E.	Direktion der Rechten Oder-Ufer-E.-G.	Breslau	7*	—	—	—
50	Rheinische	Direktion der Rheinischen E.-G.	Köln	6*	—	—	—
51	Schleswigsche	Direktion der Schleswigschen E.-G.	Flensburg	8	1	2400	—
52	Taunus-E.	Verwaltungsrath der Taunus-E.-G.	Frankfurt a. M.	6	—	—*	—
53	a. Thüringische b. Werra-E.	Direktion der Thüringischen E.-G.	Erfurt	3	4	400—1800	—
54	Tilsit-Insterburger	Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger E.-G.	Tilsit	15*	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.						
55	Ungarische Nordbahn	Direktion der K. priv. Ungarischen Nordbahn-Ges.	Pest	—	4	—	—
56	Aussig-Teplitzer	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Aussig-Teplitzer E.-G.	Teplitz	12	—	—	—
57	Böhmische Nordbahn	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Böhmischen Nordb.-G.	Prag	12	—	—	—
58	Böhmische Westbahn	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Böhmischen Westbahn	Wien	12	—	—	10000
59	Brünn-Rossitzer	Direktion der K. K. priv. Brünn-Rossitzer Eisenb.	Brünn	6	—	—	—
60	Buschtêhrader (a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn)	Direktion der a. p. Buschtêhrader Eisenbahn	Prag	8	—	—	je 2391
61	Fünfkirchen-Barcs'er	Verwaltungsrath d. K. priv. Fünfkirchen-Barcs'er E.	Pest	10	—	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-B.	Wien	20	—	—	30134
63	Graz-Köflacher	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Graz-Köfl. E. u. Bergb.-G.	Wien	7	—	—	7000
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	12	—	—	33600
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Verwaltungsrath d. K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-B.	Wien	15	—	—	—
66	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn)	Verwaltungsr. der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-B.	Wien	15	—	—	je 1866
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Verwaltungsr. d. K. K. pr. Lemb.-Czern.-Jassy-E.-G.	Wien	—	16	1667—2333	—
68	Mohacs-Fünfkirchener	Administr. d. k. K. K. priv Donau-Dampfschiff.-G.	Wien	6	—	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Verwaltungsr. d. K. K. priv. Oesterr. Staats-E.-G.	Wien	20	—	—	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Ges.	Wien	21	—	—	—
71	Süd-Norddeutsche	Verwaltungsr. der K. K. priv. Süd-Nordd. Verb.-B.	Wien	11	—	—	—
72	Theiß-Bahn	Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-E.-G.	Wien	15	—	—	26666
73	Turnau-Kralup-Prager	Verwaltgsr. d. K. K. K. priv. Turnau-Kral.-Prag. E.-G.	Prag	12	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.						
74	Niederländische Staats-E.	Direktion d. Gesellsch. für d. Betrieb d. Niederl. Staats-Eisenb.	Haag	—	4	4570	—
75	Lüttich-Mastrichter	Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter E.-G.	Brüssel	9	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E.	Direktion der Niederländischen Rhein-E.-G.	Utrecht	—	4	1428—4571	—
77	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Direktion d. Warschau-Wiener u. Warsch.-Bromb. E.	Warschau	—	3	2000—4000	1000—2000

		3	4		5	
	A. Deutsche Eisenbahnen.	**Kontrolirende Behörde.**	Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt. Thlr.
	I. Staatsbahnen.					
1	Badische	Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
2	Bayerische	Königl. Ministerium des Handels und der öffentl. Arbeiten	—	—	—	—
3	Braunschweigische	Herzogl. Braunschweig-Lüneburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	Großherzogl. Mecklenburgisches Finanz-Ministerium	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	Königl. Preuß. Handels-Ministerium, Großherzogl. Hessisches Ministerium der Finanzen u. Großherzogl. Badisches Handels-Ministerium	—	—	—	—
6	Oldenburgische	Großherzogl. Oldenburgisches Staats-Ministerium	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	Königl. Preußisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	—	—	—	—
8	Hannoversche					
9	Main-Weser-B.					
10	Nassauische					
11	Niederschl.-Märk. u. Schl.-G.					
12	Preuß. Ostbahn					
13	Saarbrücker					
14	Westfälische					
15	Sächsische östliche	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel	—	—	—	—
16	Sächsische westliche					
17	Württembergische	Königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltung.					
18	a. Bergisch-Märkische	Königl. Preuß. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten — Gesellschafts-Deputation der Berg.-Märkischen E.-G.	15	15	—	—
	b. Hessische Nordbahn					
19	a. Oberschlesische	Verwaltungsrath der Oberschlesischen E.-G.	15	6	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer					
	c. Stargard-Posener	Verwaltgsr. d. Starg.-Pos. E.	5	3	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	Verwaltungs-Ausschuß	7	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	Verwaltungsrath	6	3	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abth. für öffentliche Arbeiten u. Verkehrsmittel — Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	Gesellschafts-Ausschuß	9	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.					
24	Alberts-Bahn	Gesellschafts-Ausschuß	12	—	—	—
25	Altona-Kieler	Ausschuß	25	—	—*	—
26	Bayerische Ostbahnen	Ausschuß der General-Versammlung	18	—	Direktor	3429
27	Berlin-Anhaltische	Verwaltungsrath	13	—	Betriebs-Direktor	3140
28	Berlin-Görlitzer	Verwaltungsrath	15	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	Ausschuß	30	—	—*	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	Ausschuß	20	—	Sub-Direktor	1620
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Gesellschafts-Ausschuß	28	6	Betriebs-Direktor (zugleich Mitglied der Direktion).	3000
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn 2c. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	Verwaltungsrath	15	—	Ober-Ingen. u. Betr.-Direkt.	3500
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Ausschuß	9	7	Spezial-Direktor / Betriebs-Direktor	3000 / 3000*
33	Frankfurt-Hanauer	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Direktor	1704
34	Glückstadt-Elmshorner	Ausschuß	11	—	Ausführender Direktor	in Kol. 2c.
35	Hessische Ludwigs-E.	Revisions-Ausschuß	5	—	4 Oberbeamte*	—
36	Homburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1529
37	Kirchheimer	Ein von der Gen.-Vers. zu ernennender Rechnungs-Revident	1	—	Betriebs-Vorstand	286
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	Administrationsrath	18	—	Spezial-Direktor	1800
39	Leipzig-Dresdener	Gesellschafts-Ausschuß	30	—	Bevollmächt. u. Betr.-Direkt.	1825*
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Gesellschafts-Ausschuß	7	—	Direktorial-Sekretär	572

		3	4		5	
	A. Deutsche Eisenbahnen.	**Kontrolirende Behörde.**	Zahl der Mitglieder a. wirkliche.	b. stellvertretende.	Oberster ausführender Beamte (bei Privatbahnen). Amtstitel.	Gehalt. Thlr.
	II. Privatbahnen.					
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	Ausschuß	15	—	—	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Gesellschafts-Ausschuß	24	12	Betriebs-Direktor	2000
43	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	Ausschuß	24	6	Betriebs-Direktor	2000
44	Mecklenburgische	Ausschuß	12	—	—*	—
45	Neisse-Brieger	Ausschuß	5	5	Spezial-Direktor	1500
46	Niederschlesische Zweigbahn	Verwaltungsrath	9	3	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir.	1600
47	Ostpreußische Südbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	2500
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer d. Pfälzische Nordbahnen	Verwaltungs-Ausschuß der General-Versammlung	6	—	Direktor	4572
49	Rechte Oder-Ufer-E.	Aufsichtsrath	11	3	Spezial- u. Betr.-Direktor	2500
50	Rheinische	Administrationsrath	24	9	Spezial-Direktor	3000
51	Schleswigsche		—	—	(zugleich Mitglied der Direktion) Betriebs-Direktor	7776
52	Taunus-E.	Rechnungs-Prüfungs-Ausschuß	5	—	Betriebs-Direktor	3085
53	a. Thüringische b. Werra-E.	Verwaltungsrath Verwaltungsrath	12* 12	— —	Ober-Ingen. u. Betr.-Dir. Ober-Ingen. u. Betr.-Insp.	2500 1500
54	Tilsit-Insterburger	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Betriebs-Direktor	1200
	B. Oesterreichische Bahnen.					
55	Ungarische Nordbahn		—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	Revisions-Ausschuß	3	2	Administrativer Direktor	3333
57	Böhmische Nordbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2666
58	Böhmische Westbahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Inspektor General-Sekretär	3000 3000
59	Brünn-Rossitzer	Ausschuß	6	—	Betriebsleiter, Inspektor	2667
60	Buschtěhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejbybka c. Pferde-Bahn)	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	2667
61	Fünfkirchen-Barcs'er	Rechnungs-Revisions-Ausschuß	3	3	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	10 500
63	Graz-Köflacher	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	2	1	General-Sekretär Betriebs-Direktor	2000 2000
64	Kaiser Ferdinands Nordb.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Inspekter General-Sekretär	7666 7666
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	3	General-Direktor	—
66	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn)	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Bau- u. Betriebs-Direktor	9100
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 000
68	Mohacs-Fünfkirchener		—	—	Betriebs-Direktor	—
69	a. Oesterreichische nördliche b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	10 666
70	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	General-Direktor	19 200
71	Süd-Norddeutsche	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	1	Direktor	4000
72	Theiß-Bahn	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	—	Direktor	7000
73	Turnau-Kralup-Prager	Revisions-Ausschuß der General-Versammlung	3	2	Betriebs-Direktor	2000
	C. Fremdländische Bahnen.					
74	Niederländische Staats-E.	Verwaltungsrath	15	—	Sekretär der Gesellschaft	3428
75	Lüttich-Mastrichter	Kommissarien der Gesellschaft	5	—	Direktor	2200
76	Niederländische Rhein-E.	Kommissarien der Gesellschaft	21	—	Ingenieur der Gesellschaft	3429
77	a. Warschau-Wiener b. Warschau-Bromberger	Verwaltungsrath Verwaltungsrath	9 10	— —	Ober-Ingenieur	1500

A. Deutsche Eisenbahnen.

	6	7
		Die Bahn führt
	I. Staatsbahnen.	von	über
1	Badische	Mannheim u. Würzburg	Heidelberg, Carlsruhe und Basel (u. s. w. wie Seite 149)
2	Bayerische	Lindau	Augsburg, Nürnberg, Bamberg und Neuenmarkt (u. s. w. wie Seite 151)
		Ulm	Augsburg und München (u. s. w. wie Seite 151)
3	Braunschweigische	Oschersleben	Jerxheim, Wolfenbüttel (u. s. w. wie Seite 154) und Braunschweig
4	Friedrich-Franz-E.	Güstrow	Teterow, Malchin, Stavenhagen und Neubrandenburg
5	Main-Neckar-E.	Frankfurt a. M.	Darmstadt, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Ladenburg und Friedrichsfeld
6	Oldenburgische	Bremen	Oldenburg
7	Bebra-Hanauer	Bebra	Hersfeld, Fulda und Gelnhausen
8	Hannoversche	Hannover	Lehrte (u. s. w. wie Seite 158) nach der Braunschweigschen Gr., Harburg, Bremen
9	Main-Weser-B.	Kassel	Guntershausen, Treysa, Marburg, Gießen und Friedberg
10	Nassauische	Wiesbaden	Biebrich, Rüdesheim, Oberlahnstein, Ems, Diez, Limburg und Weilburg
11	a. Niederschlesisch-Märkische	Berlin	Frankfurt a. O., Guben, Sorau, Hansdorf, Kohlfurt (Zweigb. n. Görlitz) Liegnitz u. Neumarkt
	b. Schlesische Gebirgsbahn	Kohlfurt und Görlitz	Lauban, Reibnitz, Hirschberg, Ruhbank und Waldenburg
12	Preuß. Ostbahn	Berlin	Cüstrin (Zwgb. nach Frankfurt a. O.), Landsberg, Kreuz, Bromberg (Zwgb. über Thorn nach der Gr. bei Ottoczyn), Dirschau (Zwgb. über Danzig nach Neufahrwasser), Königsberg u. Insterburg
13	Saarbrücker	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Neunkirchen, Friedrichsthal und St. Johann-Saarbrücken
		St. Johann-Saarbrücken	Saarlouis, Merzig, Saarburg u. Conz (Zweigb. nach der Grenze bei Wasserbillig)
14	Westfälische	Gr. bei Warburg resp. bei Holzminden	Altenbeken, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Salzbergen, Lingen, Papenburg u. Leer
15	Sächsische östliche	Dresden	Pirna nach Bodenbach, von Dresden über Bautzen nach Görlitz, von Tharandt nach Freiberg und von Zittau
16	Sächsische westliche	Leipzig	Gößnitz, Werdau, Reichenbach (u. s. w. wie Seite 172)
17	Württembergische	Bruchsal (in Baden)	Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Plochingen, Ulm (u. s. w. wie Seite 173)
	II. Privatbahnen		
	a) unter Staatsverwaltung.		
18	a. Bergisch-Märkische	Aachen	Gladbach, Düsseldorf, Elberfeld (u. s. w. wie Seite 175)
	b. Hessische Nordbahn	der Grenze bei Haueda	Hümme (Zweigb. nach Carlshafen), Kassel, Guntershausen und Bebra
19	a. Oberschlesische	Breslau	Brieg, Oppeln, Cosel, Gleiwitz, Kattowitz und Myslowitz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Breslau	Rawicz und Lissa (Zweigb. über Fraustadt nach Glogau)
	c. Stargard-Posener	Posen	Samter, Wronke, Kreuz, Woldenberg und Arnswalde
20	Rhein-Nahe-E.	Bingerbrück	Creuznach, Staudernheim, Kirn, Oberstein, Birkenfeld und St. Wendel
21	Wilhelms-Bahn	Cosel	Neudza (Zweigb. nach Nicolai), Ratibor (Zweigb. nach Leobschütz) und Annaberg
22	a. Gößnitz-Geraer	Gößnitz	Schmölln und Ronneburg
	b. Greiz-Brunner	Brunn	
23	a. Löbau-Zittauer	Löbau	Herrnhut und Oberoderwitz
	b. Zittau-Reichenberger	Zittau	Grottau und Kratzau
	b) in Privatverwaltung.		
24	Alberts-Bahn	Dresden	Potschappel
25	Altona-Kieler	Altona	Neumünster nach Neustadt, Rendsburg (u. s. w. wie Seite 187)
26	Bayerische Ostbahnen	München	Landshut, Geiselhöring, Regensburg (u. s. w. wie Seite 188)
27	Berlin-Anhaltische	Berlin	Luckenwalde, Jüterbogk (Zweigb. nach Roederau), Wittenberg (Zweigb. nach Dessau u. Cöthen), Bitterfeld (Zweigb. nach Leipzig und Dessau)
28	Berlin-Görlitzer	Berlin	Königs-Wusterhausen, Lübben, Lübbenau, Vetschau, Cottbus und Spremberg
29	a. Berlin-Hamburger	Berlin	Wittenberge, Hagenow, Büchen (Zweigb. nach Lauenburg)
	b. Hamburg-Bergedorfer	Hamburg	
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Berlin	Potsdam, Brandenburg, Genthin und Burg
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	Berlin	Neustadt-Eberswalde (Zweigb. nach Wriezen), Angermünde (u. s. w. wie Seite 194)
	b. Hinterpommer.	Stargard	Freienwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein, Belgard (Zweigb. nach Colberg)
	c. Vorpommersche	Angermünde	Pasewalk (Zwgb. nach Stettin), Anklam, Züssow (Zwgb. nach Wolgast), Greifswald
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Breslau	Canth, Königszelt und Freiburg
		Liegnitz	Jauer, Striegau, Schweidnitz und Reichenbach
33	Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a. M.	Mainkur, Wilhelmsbad, Hanau und Groß-Auheim
34	Glückstadt-Elmshorner	Elmshorn	Glückstadt
35	Hessische Ludwigs-E.	Bingen	Mainz nach der Grenze bei Worms und nach Frankfurt a. M., von Worms nach Alzey, von Mainz über Darmstadt (u. s. w. wie Seite 200)
36	Homburger	Homburg v. d. Höhe	
37	Kirchheimer	Kirchheim u. T.	Oethlingen
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	Deutz (Köln)	Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen (Zwgb. n. Ruhrort u. nach Emmerich), Dortmund, Hamm u. Bielefeld
		Deutz (Köln)	Siegburg, Betzdorf (Zweigb. nach Siegen), Dillenburg und Wetzlar
39	Leipzig-Dresdener	Leipzig	Borsdorf Wurzen, Riesa, Röderau und Coswig / Grimma, Leisnig, Döbeln und Meißen
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Nürnberg	Muggenhof

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind gepachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
							Mittlerer Jahresdurchschnitt					
nach	Meilen (à 2000 Ruthen = 7532 Meter)	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer.	
Constanz	107,06	806,38	—	3,26*	110,32	830,93	104,46	786,81	111,9	39,21*	296,08	1
Hof Salzburg	190,44	1434,39	7,76	41,61	224,22	1689,35	—	—	224,29	18,85	142,0	2
d. Hannoverschen Grenze	36,36	273,86	—	1,72	38,08	286,82	36,30	274,92	37,1 resp. 1,8*	19,14*	144,16	3
d. Pr.-Mecklenb. Grenze	15,44	116,29	—	—	15,44	116,29	—	—	15,44	—	—	4
Heidelberg	11,63	87,60	—	—	11,63	87,60	—	—	11,82	10,25	77,29	5
Heppens	12,84	96,68	—	—	12,84	96,68	—	—	12,9	—	—	6
Hanau	19,20	144,61	—	—	19,20	144,61	13,79	103,87	19,5	—	—	7
Geestemünde und Kassel	107,253	807,83	1,744	2,917	108,426	816,66	105,78	796,78	110,0	55,062	414,576	8
Frankfurt a. M.	26,43	199,11	—	—	26,43	199,11	—	—	27,0*	26,43	199,11	9
Wetzlar	25,08	188,88	—	—	25,08	188,88	—	—	25,14	1,72*	12,97	10
Breslau	51,62	388,80	—	—	51,62	388,80	—	—	51,8	51,31	386,47	11a
Altwasser	20,62	155,31	—	—	20,62	155,31	—	—	20,7	—	—	- b
d. Russ. Gr. bei Eydtkuhnen	121,78	917,25	—	—	121,78	917,25	—	—	121,80	40,13*	302,26	12
d. Franz. Gr. bei Forbach Trier	18,614	140,20	—	0,94*	19,55	147,28	—	—	19,55	4,26*	32,09	13
Emden	52,47	395,20	0,61	—	51,86	390,61	—	—	51,88	15,54	117,05	14
Großschönau	24,09	181,45	—	3,42	27,51	207,21	—	—	28,18	23,77	179,04	15
Hof und Eger	66,28	499,22	—	4,06	70,34	529,80	—	—	71,1	40,69	307,98	16
Friedrichshafen	93,94	707,56	0,09	0,39	94,24	709,81	88,01	662,94	94,94	20,27*	152,67	17
Soest und Siegen	82,52	621,54	—	0,40*	82,92	624,55	79,71*	600,38	85,24*	33,57*	252,85	18a
Gerstungen	19,20	144,61	—	0,62	19,82	149,28	—	—	20,25	3,89*	28,77	- b
Oswiecim	35,35	266,36	2,17	0,71	33,89*	255,26	—	—	33,2 resp. 34,0*	26,06*	196,28	19a
Posen	27,84	209,69	—	—	27,84	209,69	—	—	27,9	—	—	- b
Stargard	22,63	170,45	—	—	22,63	170,45	—	—	22,7	—	—	- c
Neunkirchen	16,0	120,518	—	—	16,0	120,518	—	—	16,13	—	—	20
d. Pr. Grenze bei Oderberg	22,76	171,43	0,10	2,08	24,74	186,34	—	—	24,7	—	—	21
Gera	4,62	34,80	—	—	4,62	34,80	—	—	4,6	0,03	0,23	22a
Greiz	1,36	10,24	—	—	1,36	10,24	—	—	1,4	—	—	- b
Zittau	4,51	33,97	—	—	4,51	33,97	—	—	4,5	0,04	0,30	23a
Reichenberg in Böhmen	3,55	26,74	—	—	3,55	26,74	—	—	3,58	—	—	- b
Tharandt	5,09	38,34	—	—	5,09	38,34	—	—	5,28	—	—	24
Kiel	32,2	242,52	—	0,6	32,8	247,05	—	—	32,8	15,53*	116,90	25
Nürnberg u. Eger	82,5	621,39	1,1	—	81,4	613,10	—	—	81,5	1,13*	8,43	26
Halle	47,398	357,0	—	1,745	49,143	370,12	—	—	50,5	20,822*	156,83	27
Görlitz	27,60	207,88	—	—	27,60	207,88	—	—	27,60	—	—	28
Bergedorf (bis Hamburg gepacht.)	37,63	283,43	—	2,09	39,72	299,17	—	—	40,0	35,91	270,47	29a
Bergedorf	2,09	15,742	2,09	—	—	—	—	—	2,09	2,09	15,742	- b
Magdeburg	19,54	147,17	—	—	19,54	147,17	—	—	20,0	18,91	142,43	30
Stargard	29,50	222,19	—	—	29,69*	223,62	—	—	29,69	10,91*	82,17	31a
Cöslin	22,83	171,96	—	—	22,90*	171,73	—	—	22,80	—	—	- b
Stralsund	30,43	229,35	—	—	30,47*	229,50	—	—	30,47	—	—	- c
Waldenburg resp. Hermsdorf Frankenstein	22,895	172,445	—	—	22,895	172,445	—	—	22,9	—	—	32
der Bayer. Gr. bei Kahl (verpachtet bis Aschaffenburg)	3,29	24,808	—	2,17*	5,46	41,126	—	—	5,55	2,22	16,70	33
Itzehoe	4,50	33,89	—	—	4,50	33,89	—	—	4,50	—	—	34
Aschaffenburg	27,97	210,66	—	0,39	28,36	213,63	—	—	29,51	5,23*	39,40	35
Frankfurt a. M.	2,41	18,15	—	—	2,41	18,15	—	—	2,5	—	—	36
Unterboihingen	0,865	6,515	—	—	0,865	6,515	—	—	0,9	—	—	37
Minden Gießen	72,735	547,84	2,107	—	70,628	531,97	70,32	529,65	70,628	40,138*	302,319	38
Dresden	29,35	221,06	—	—	29,35	221,06	23,54	177,30	28,1	16,52*	124,50	39
Fürth	0,8	6,03	—	—	0,8	6,03	—	—	0,8	—	—	40

6	7
	Die Bahn führt
von	über
A. Deutsche Eisenbahnen.	
II. Privatbahnen.	
41 a. Lübeck-Büchener	Lübeck	Ratzeburg und Mölln
b. Lübeck-Hamburger	Lübeck	Oldesloe und Wandsbeck
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	Magdeburg	Schönebeck (Zweigb. nach Staßfurt und Löddersburg), Cöthen und Halle
43 a. Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	Oschersleben, Halberstadt und Quedlinburg
	Halberstadt	Frose (Zwgb. nach Ballenstedt), Aschersleben, Güsten (Zwgb. n. Staßfurt) u. Bernburg
b. Magdeb.-Wittenbergesche	Magdeburg	Wolmirstedt, Tangerhütte (Zweigb. nach Bäthen), Stendal, Osterburg u. Seehausen
44 Mecklenburgische	Hagenow	Schwerin, Kleinen (Zweigb. nach Wismar), Bützow (Zweigb. nach Güstrow)
45 Neisse-Brieger	Brieg	Grottkau
46 Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	Sprottau und Sagan
47 Ostpreußische Südbahn	Pillau	Königsberg, Pr.-Eylau, Bartenstein, Rastenburg und Lötzen
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	d. Bayer. Gr. bei Bexbach	Homburg (Zweigb. nach Zweibrücken und von Schwarzenacker nach St. Ingbert), Kaiserslautern, Neustadt, Schifferstadt (Zwgb. über Speyer u. Germersheim), Ludwigshafen u. Frankenthal
b. Pfälzische Maximiliansb.	Neustadt	Edenkoben, Landau und Winden (Zweigb. nach Maximiliansau)
c. Neustadt-Dürkheimer	Neustadt	Mußbach, Deidesheim und Wachenheim
d. Pfälzische Nordbahnen	Landstuhl	Glanmünchweiler, Theisbergstegen und Altenglan
49 Rechte Oder-Ufer-E.	Breslau	Oels, Namslau, Kreuzburg, Bossowska (Flügelb. nach Oppeln), Malapane u. Zawadzki
50 Rheinische	Köln	Düren und Aachen (u. s. w. wie Seite 213), nach Herbesthal und Eupen, von Köln nach Nymwegen und Zevenaar
51 Schleswigsche	Rendsburg	Klosterkrug, Ohrstedt (Zweigb. nach Tönning), Nordschleswigsche Weiche (Flensburg), Tingleff (Zwgb. nach Tondern), Rothenkrug (Zwgb. nach Apenrade), Wojens (Zwgb. nach Hadersleben)
52 Taunus-E.	Frankfurt a. M.	Höchst (Zweigb. nach Soden), Hochheim und Castel (Mainz gegenüber)
53 a. Thüringische	Halle	Merseburg, Corbetha (Zweigb. nach Leipzig), Weißenfels (Zweigb. nach Gera), Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Dietendorf (Zweigb. nach Arnstadt), Gotha und Eisenach
b. Werra-E.	Eisenach	Salzungen, Meiningen, Hildburghausen und Eisfeld
54 Tilsit-Insterburger	Tilsit	Szillen und Grünheide
B. Oesterreichische Bahnen.		
55 Ungarische Nordbahn	Pest	Hatvan
56 Aussig-Teplitzer	Aussig	Türmitz, Karbitz, Mariaschein, Teplitz und Ullersdorf
57 Böhmische Nordbahn	Bakov	Weißwasser und Hirschberg
58 Böhmische Westbahn	Prag	Beraun, Rolitzan, Chrast (Zweigb. nach Radnitz), Pilsen, Nürschan und Taus
59 Brünn-Rossitzer	Brünn	Ober-Gerspitz, Strelitz und Tetschitz
60 Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	Kladno	Brandeisl
b. Prag-Wejhybka	Prag	Rössel
c. Pferde-Bahn	Wejhybka	Rinholec
61 Fünfkirchen-Barcs'er	Uszög	Fünfkirchen und Szigetvar
62 Gallizische Carl-Ludwig-B.	Krakau	Bierzanow (Zweigb. nach Wieliczka), Podleze (Zweigb. nach Niepolomice), Bochnia, Tarnow, Rzeszow und Przemysl
63 Graz-Köflacher	Graz	Voitsberg
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien	Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn (u. s. w. wie S. 226)
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	Budweis	Strakonitz
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	Wien	St. Pölten, Linz, Wels (Zweigb. nach der Bayerischen Grenze bei Passau), Lambach (Zweigb. nach Gmunden), Vöcklabruck und Frankenmarkt
b. Pferde-Bahn	Linz (Urfahr)	St. Magdalena, Lest, Angern und Holkau
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Lemberg	Chodorow, Bukaczowce, Halicz, Stanislau und Kolomea
68 Mohacs-Fünfkirchener	Mohacs	Villany und Uszög
69 a. Oesterreichische nördliche	Brünn und Olmütz	Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Prag, Aussig und Bodenbach
b. Oesterreichische südöstliche	Marchegg	Preßburg, Pest, Czegled, Szegedin, Temesvar u. Jassenova (Zweigb. nach Oravitza)
c. Wien-Neu-Szönyer	Wien	Bruck a. L. und Raab
70 a. Südbahn, Oesterreichische	Wien	Mödling, Wiener-Neustadt, Graz, Marburg, Steinbrück, Laibach (u. s. w. wie S. 233)
	Pragerhof	Gr. Kanizsa (Flügelbahn nach Oedenburg) und Stuhlweißenburg
b. Tiroler	Kufstein	Hall, Innsbruck, Brenner, Sterzing, Brixen, Botzen, Trient und Roveredo
71 Süd-Norddeutsche	Pardubitz	Königgrätz, Josefstadt (Zwgb. über Schwadowitz nach Königshain), Falgendorf u. Turnau
72 Theiß-Bahn	Czegled	Szolnok (Flügelbahn nach Arad) Pilispök-Vadany (Flügelbahn nach Großwardein), Debreczin, Nyiregyhaza, Tokai und Miskolcz
73 Turnau-Kralup-Prager	Turnau	Münchengrätz, Bakov und Jungbunzlau
C. Fremdländische Bahnen.		
74 Niederländische Staats-E.	Harlingen	Leeuwarden (u. s. w. wie Seite 238), Meppel, Zwolle und Zutphen
75 Lüttich-Mastrichter	Lüttich	Visé und Eysden
76 Niederländische Rhein-E.	Amsterdam u. Rotterdam	Utrecht und Arnheim
77 a. Warschau-Wiener	Warschau	Skiernewice (Zweigb. nach Lowicz), Rolicinz, Koluszki, Petrikau, Radomsk, Czenstochau, Zembkewice (Zweigb. nach Sosnowice)
b. Warschau-Bromberger	Lowicz	Kutno, Wloclawek, Alexandrowo (Zweigb. nach Ciechocinek)

8	9		10		11				12	13		
	Länge der Bahn		a. Davon sind verpachtet	b. Außerdem sind Verpachtet	Also Betriebslänge				In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen auf	Von der Bahnlänge (Kol. 9) sind doppelgeleisig		
	Meilen (à 7500 Meilen = 7422 Meter)	Kilometer.			Meilen.	Kilometer.	Mittlerer Jahresdurchschnitt Meilen.	Kilometer.	Meilen.	Meilen.	Kilometer	
nach			Meilen.	Meilen.								
Büchen	14,6	109,97	—	—	14,6	109,97	—	—	14,6	—	—	11
Hamburg												
Leipzig	17,82	134,22	—	1,54	19,36	145,82	—	—	19,5	15,77*	118,78	42
Thale	24,57	185,06	—	—	24,57	185,06	24,54	184,84	24,5*	6,2*	46,69	43a
Cöthen												
Wittenberge	14,28	107,56	—	—	14,28	107,56	—	—	14,5*	0,33*	2,51	- b
Rostock	19,27	145,14	—	—	19,27	145,14	—	—	19,2	—	—	44
Neisse	5,83	43,91	—	0,35	6,18	46,55	—	—	6,2	—	—	45
Hausdorf	9,50	71,55	—	—	9,50	71,55	—	—	9,5	—	—	46
Lyck	30,20	227,47	—	—	30,20	227,47	20,37	153,43	30,22	—	—	47
d. Bayer.-Hess. Gr. bei Worms	24,0	180,75	—	—	24,0	180,75	—	—	24,40	16,83	126,75	48a
Weißenburg	8,36	62,96	—	—	8,36	62,96	—	—	8,5	4,10	30,89	- b
Dürkheim	2,065	15,55	—	—	2,065	15,55	—	—	2,10	—	—	- c
Eusel	3,82	28,74	—	—	3,82	28,74	1,05	7,93	3,88	—	—	- d
Tarnowitz	27,03	203,59	—	—	27,03	203,59	12,23	92,12	27,0	—	—	49
Bingerbrück	69,08	520,31	—	2,35	72,03	542,52	—	—	72,0	40,97*	308,59	50
d. Schlesw.-Jütischen Gr.	30,71	231,31	—	—	30,71	231,21	30,56	230,18	31,0	—	—	51
Biebrich und Wiesbaden	6,71	50,12	—	—	6,71	50,12	—	—	6,71	4,14	31,05	52
Gerstungen	38,60	290,74	—	—	38,60	290,74	—	—	38,2	27,07*	203,89	53a
Coburg und Sonneberg .	19,93	150,26	—	2,76	22,71	171,05	—	—	22,75	—	—	- b
Insterburg	7,16	53,93	—	—	7,16*	53,93	—	—	7,1	—	—	54
Salgo-Tarjan	16,35	123,15	—	—	16,35	123,15	—	—	16,24	—	—	55
Dux	6,24	47,0	—	—	6,24	47,0	—	—	4,5	—	—	56
Böhmisch-Leipa . . .	5,90	44,45	—	—	5,90	44,45	—	—	6,0	—	—	57
Furth am Walde . . .	25,77	194,1	—	0,89	26,66	200,8	—	—	27,19	—	—	58
Segen Gottes u. Zbeschau	3,75	28,25	—	—	3,75	28,25	—	—	3,0*	—	—	59
Kralup	3,81	28,70	—	0,41*	4,22	31,79	—	—	3,53 resp. 4,0	—	—	60a
Wejhybka	3,78	28,47	—	—	3,78	28,47	7,95	59,88	8,06	—	—	- b
Lana (Pine)	4,39	33,07	—	—	4,39	33,07						- c
Barcs	8,99	67,71	—	—	8,99	67,71	5,88	44,29	9,0	—	—	61
Lemberg	46,81	352,542	—	—	46,81	352,542	—	—	47,5	—	—	62
Köflach	5,31	40,0	—	—	5,31	40,0	—	—	5,5	—	—	63
Krakau	80,263	604,54	0,49	—	79,773	600,65	—	—	82,5	24,06	181,37	64
Pilsen	18,07	136,11	—	—	18,07	136,11	6,02	45,34	18,0	—	—	65
d. Bayer. Gr. bei Salzburg	57,47	432,86	0,75	0,21	56,93	428,80	—	—	56,5	8,23*	62,74	66a
Budweis	17,37	130,83	—	—	17,37	130,83	—	—	17,0	—	—	- b
Czernowitz	35,11	264,45	—	—	35,11	264,45	—	—	35,0	—	—	67
d. Kohlengr. bei Fünfkirchen	8,08	60,86	—	—	8,08	60,86	—	—	8,0	—	—	68
d. Böhm.-Sächsischen Gr.	63,81	480,62	1,50	—	62,31	469,31	—	—	62,45	15,50	116,75	69a
Bazias	92,15	694,07	—	—	92,15	694,07	—	—	92,15	16,10	121,31	- b
Neu-Szöny	20,93	157,64	—	—	20,93	157,64	—	—	21,23	—	—	- c
Triest	210,31	1584,05	0,30	—	210,01	1581,79	—	—	215,75	70,66	532,42	70a
Ofen und Neu-Szöny .												
der Landesgrenze bei Ala	40,78	307,15	1,0	—	39,78	299,69	—	—	41,5	3,74	24,40	- b
Reichenberg in Böhmen .	29,40	221,44	—	—	29,40	221,44	27,52	207,30	30,0	—	—	71
Kaschau	77,31	582,30	—	—	77,31	582,30	—	—	79,08	0,56*	4,21	72
Kralup	11,52	86,82	—	—	11,52	86,82	—	—	11,5	—	—	73
Arnheim und Salzbergen	111,52	839,97	0,37	—	111,15	837,23	99,06	746,146	111,15	0,37	2,81	74
Mastricht	3,86	29,07	—	—	3,86	29,07	—	—	4,0	3,86	29,07	75
d. Preuß. Gr. bei Emmerich	21,70	163,44	—	1,54	23,24	175,04	—	—	24,30	18,43	138,78	76
d. Oesterr. Gr. bei Granica	46,4	349,48	—	—	46,4	349,48	—	—	46,4	—	—	77a
der Gr. bei Alexandrowo	19,7	148,38	—	—	19,7	148,38	—	—	19,7	—	—	- b

Digitized by Google

A. Deutsche Eisenbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am
I. Staatsbahnen.		
1 Badische	12. Septbr. 1840	15. Oktbr. 1868
2 Bayerische	1. Juni 1838	14. Novbr. 1867
3 Braunschweigische	1. Dezbr. 1838	1. Juli 1868
4 Friedrich-Franz-E.	15. Novbr. 1864	1. Januar 1867
5 Main-Neckar-E.	22. Juni 1846	1. August 1846
6 Oldenburgische	15. Juli 1867	3. Septbr. 1867
7 Hebra-Hanauer	22. Januar 1866	15. Dezbr. 1868
8 Hannoversche	19. Mai 1844	1. Dezbr. 1868
9 Main-Weser-B.	19. Dezbr. 1849	15. Mai 1852
10 Nassauische	11. August 1856*	10. Januar 1863
11 a. Niederschlesisch-Märkische	23. Oktbr. 1842	15. Oktbr. 1846
b. Schlesische Gebirgsbahn	20. Septbr. 1865	28. Mai 1868
12 Preuß. Ostbahn	27. Juli 1851*	1. Oktbr. 1867
13 Saarbrücker	15. Septbr. 1850*	29. August 1861
14 Westfälische	4. Oktbr. 1850*	10. Oktbr. 1865
15 Sächsische östliche	1. August 1848*	2. Januar 1868
16 Sächsische westliche	19. Septbr. 1842*	14. Januar 1867
17 Württembergische	22. Oktbr. 1845*	11. Juni 1868
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.		
18 a. Bergisch-Märkische	20. Dezbr. 1838*	15. Dezbr. 1868
b. Hessische Nordbahn	10. April 1848	25. Septbr. 1849
19 a. Oberschlesische	22. Mai 1842	16. März 1863
b. Breslau-Posen-Glogauer	29. Oktbr. 1856	18. Mai 1858
c. Stargard-Posener	10. August 1847	10. August 1848
20 Rhein-Nahe-E.	15. Juli 1858	26. Mai 1860
21 Wilhelms-Bahn	1. Januar 1846*	16. August 1865
22 a. Gößnitz-Geraer	. . . . .	28. Dezbr. 1865
b. Greiz-Brunner	. . . . .	23. Oktbr. 1865
23 a. Löbau-Zittauer	. . . . .	10. Juni 1848
b. Zittau-Reichenberger	. . . . .	1. Dezbr. 1859
b) in Privatverwaltung.		
24 Alberts-Bahn	Eröffn. 28. Juni 1855	Zwgb. 1. April 1857
25 Altona-Kieler	18. Septbr. 1844*	19. Mai 1867
26 Bayerische Ostbahnen	3. Novbr. 1858	15. Oktbr. 1865
27 Berlin-Anhaltische	1. Septbr. 1840*	3. August 1859 (Incorporat. 1. Nov. 1863)
28 Berlin-Görlitzer	13. Septbr. 1866*	31. Dezbr. 1867
29 a. Berlin-Hamburger	15. Oktbr. 1846	15. Dezbr. 1846
b. Hamburg-Bergedorfer	. . . . .	17. Mai 1842
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	22. Septbr. 1838	7. August 1846*
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	1. August 1842	15. Dezbr. 1866
b. Hinterpommer.	. . . . .	1. Juni 1859
c. Vorpommersche	16. März 1863	1. Novbr. 1863
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	29. Oktbr. 1843	1. Novbr. 1858
33 Frankfurt-Hanauer	10. Septbr. 1848	22. Juni 1854
34 Glückstadt-Elmshorner	19. Juli 1845	15. Oktbr. 1857
35 Hessische Ludwigs-E.	23. März 1853*	18. April 1867
36 Homburger	. . . . .	10. Septbr. 1860
37 Kirchheimer	. . . . .	21. Septbr. 1864
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	20. Dezbr. 1845	12. Januar 1862*
39 Leipzig-Dresdener	24. April 1837	22. Dezbr. 1868*
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	. . . . .	7. Dezbr. 1835

A. Deutsche Eisenbahnen.	14 Der Betrieb ist eröffnet a. streckenweise zuerst am	b. auf der ganzen Bahn am
II. Privatbahnen.		
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	16. Oktbr. 1851*	1. August 1865
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19. Juni 1839	18. August 1840 (Zwgb. 12. Mai 1857)
43 a. Magdeburg-Halberstädter	15. Juli 1843	7. Januar 1868
b. Magdeb.-Wittenbergesche	7. Juli 1849	25. Oktbr. 1851
44 Mecklenburgische	1. Mai 1847	13. Mai 1850
45 Neisse-Brieger	25. Juli 1847	26. Novbr. 1848
46 Niederschlesische Zweigbahn	. . . . .	1. Novbr. 1846
47 Ostpreußische Südbahn	11. Septbr. 1865	8. Dezbr. 1868
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	11. Juni 1847*	1. Juni 1867*
b. Pfälzische Maximiliansb.	18. Juli 1855	28. November 1855 (Zwgb. 14. März 1864)
c. Neustadt-Dürkheimer	. . . . .	6. Mai 1865
d. Pfälzische Nordbahnen	. . . . .	22. Septbr. 1868
49 Rechte Oder-Ufer-E.	16. Februar 1857*	15. Novbr. 1868*
50 Rheinische	2. August 1839	27. Dezbr. 1867
51 Schleswigsche	25. Oktbr. 1854*	12. Septbr. 1868
52 Taunus-E.	26. Septbr. 1839	3. August 1840 (Zwgb. 22. Mai 1847)
53 a. Thüringische	6. Juni 1846	16. Mai 1867
b. Werra-E.	2. Novbr. 1858	20. Januar 1859
54 Tilsit-Insterburger	. . . . .	16. Juni 1865
B. Oesterreichische Bahnen.		
55 Ungarische Nordbahn	2. April resp. 19. Mai 1867	. . . . .
56 Aussig-Teplitzer	20. Mai 1858*	1. Juli 1867
57 Böhmische Nordbahn	14. Novbr. 1867	. . . . .
58 Böhmische Westbahn	15. Oktbr. 1861	2. April 1863
59 Brünn-Rossitzer	2. Januar 1856	10. August 1862
60 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	5. Novbr. 1855	30. Juli 1856
b. Prag-Wejhybka	im Jahre 1833	1. November 1863 resp. 1. April 1868 im Jahre 1836
c. Pferde-Bahn		
61 Fünfkirchen-Barcs'er	. . . . .	6. Mai 1868
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	20. Februar 1856	5. Novbr. 1861
63 Graz-Köflacher	. . . . .	3. April 1860
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	6. Januar 1838	1. Januar 1858
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	1. Septbr. 1868	. . . . .
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	15. Dezbr. 1858	1. Septbr. 1861
b. Pferde-Bahn	. . . . .	1. Mai 1836
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	. . . . .	1. Septbr. 1866
68 Mohacs-Fünfkirchener	1. Dezbr. 1854	1. Dezbr. 1858
69 a. Oesterreichische nördliche	24. August 1845	8. April 1851
b. Oesterreichische südöstliche	16. Juli 1846	20. Juli 1858
c. Wien-Neu-Szönyer	13. Septbr. 1846	11. August 1856
70 a. Südbahn, Oesterreichische	im Jahre 1841	21. Septbr. 1865
b. Tiroler	24. Novbr. 1858	24. August 1867
71 Süd-Norddeutsche	4. Novbr. 1857	1. August 1868
72 Theiß-Bahn	23. Novbr. 1857	14. August 1860
73 Turnau-Kralup-Prager	. . . . .	15. Oktbr. 1865
C. Fremdländische Bahnen.		
74 Niederländische Staats-E.	1. Oktbr. 1863	. . . . .
75 Lüttich-Mastrichter	. . . . .	24. Novbr. 1861
76 Niederländische Rhein-E.	28. Dezbr. 1843*	15. Februar 1856
77 a. Warschau-Wiener	im Juni 1845	im April 1848
b. Warschau-Bromberger	1. Dezbr. 1861	1. Juli 1867

Abſchnitt B.

Bahnbeſchreibung und Anlage-Kapital.

I. Allgemeine Be=

A. Bahnkörper (baulich

A. Deutsche Eisenbahnen.

15	16	17							18			
		Tunnels			Brücken, größere (über 30 Fuß lichte Weite jeder Oeffnung).					Brücken, kleinere (unter 30 Fuß lichte Weite jed. Oeffn.)			
	Der Bahndamm hat eine Kronenbreite von Fuß.	a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller. Rth.	c. Länge des größten. Rth.	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. größte Weite einer Jochöffnung. Fuß.	e. Länge der größten Brücke. Fuß.	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. geringste Weite einer Jochöffnung Fuß.
I. Staatsbahnen.													
1 Badische	23,90	28	2556	239	8	54	2	172	860	185	170	14	2
2 Bayerische	10,5—25,6	6	438	256	62	41	24	167	732	216	55	60	9
3 Braunschweigische	12,7 und 24,1*	2	289	234	2	10*	—	91	286	113	32*	38	2,27
4 Friedrich-Franz-E.	25	—	—	—	—	3	—	40	40	40	14	—	4
5 Main-Neckar-E.	23,9	—	—	—	2	—	—	87	956	16	11	—	3,19
6 Oldenburgische	14,34*	—	—	—	—	7*	4*	144	694	16	2	12	15
7 Bebra-Hanauer	25,66	1	63	63	18	14	—	66	236	31	12	—	5,5
8 Hannoversche	13,92 resp. 26	1	—	83	21	32	11	101	1100	813*	93*	83*	9,2
9 Main-Weser-B.	26,2 und 23,9*	—	—	—	8	—	—	55	316	66	5	—	5,49
10 Nassauische	25,5	20	1763	194	1	15	—	191	487	345	122	—	3,2
11 a. Niederschlesisch-Märkische	25	—	—	—	23	8	—	—	543	428	61	49	12
b. Schlesische Gebirgsbahn	25	2	162	82	6	7	—	82	360	2	1	—	18
12 Preuß. Ostbahn	15 und 24	—	—	—	13	36	—	386	2668	342	159	—	3
13 Saarbrücker	24—28	3	496	315	6	1	—	70	644	42	10	—	6
14 Westfälische	24—27	2	497	432	4	18	—	180	752	523	49	25	2
15 Sächsische östliche	14 und 25	4	155	74	35	3	—	143	1301	200	14	3	5
16 Sächsische westliche	25	1	45	—	45	38	4	90	704	180	89	10	5
17 Württembergische	14,61 resp. 24,65	19	1488	237	6	81	2	159	904	190	218	12	1,7
II. Privatbahnen.													
a) unter Staatsverwaltung.													
18 a. Bergisch-Märkische	12, 15 und 24	12	1364	249	22	25	—	100	700	217	72	5	6
b. Hessische Nordbahn	26	4	479	262	8	—	—	48	898	99	—	—	2
19 a. Oberschlesische	26 resp. 15	—	—	—	2	20	3	60	562	264	55	19	2
b. Breslau-Posen-Glogauer	16	—	—	—	2	23	—	100	1680	121	102	—	2
c. Stargard-Posener	15	—	—	—	3	—	—	72	600	122	22	—	2
20 Rhein-Nahe-E.	28	15	953	124	32	13	—	87	387	9	41	—	6
21 Wilhelms-Bahn	15 resp. 24	1	192	—	1	18	—	60	321	143	30	—	4
22 a. Gößnitz-Geraer	14	—	—	—	1	—	—	36	108	6	7	—	5
b. Greiz-Brunner	14	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	5
23 a. Löbau-Zittauer	25	—	—	—	2	—	4	31	54	26	—	—	11
b. Zittau-Reichenberger	25	—	—	—	9	—	4	33	2386	32	7	—	5
b) in Privatverwaltung.													
24 Alberts-Bahn	25*	—	—	—	3	2	—	51	144	17	5	—	5
25 Altona-Kieler	25	—	—	—	2	5	—	37	354	243	13	2	5,5
26 Bayerische Ostbahnen	30,22	2	83	57	24	34	—	288	1700	101	138	—	9,3
27 Berlin-Anhaltische	27	—	—	—	5	13	11	123	990	240	25	51	2
28 Berlin-Görlitzer	27	—	—	—	—	3	—	60	180	129	38	—	3
29 a. Berlin-Hamburger / b. Hamburg-Bergedorfer	15 resp. 26*	—	—	—	10	10	—	60	440	99	12	4	10
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	24	—	—	—	—	14	4	40	700	52	49	12	8
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	14 resp. 26	1	13	13	1	6	2	168	4916	216	23	3	2
b. Hinterpommer.	18 resp. 27	—	—	—	8	9	—	55	155	4	2	—	3
c. Vorpommersche	18 resp. 30	—	—	—	—	7	1	96	680	212	27	—	2
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	15	—	—	—	2	14	—	69	156	38	34	—	4
33 Frankfurt-Hanauer	25,49*	—	—	—	—	2	—	84	316	3	—	—	11,11
34 Glückstadt-Elmshorner	14 resp. 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	6,5
35 Hessische-Ludwigs-E.	25,49	—	—	—	3	2	—	322	3281	33	13	—	6
36 Homburger	18	—	—	—	1	1	—	58	585	3	5	2	6,5
37 Kirchheimer	14,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	25	13	741	100	54	33	3	100	556	764	103	37	1
39 Leipzig-Dresdener	24—29	1	136	136	13	15	2	184	1340	122	43	4	6
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	12,09	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	15,8

19	20										21		22		23			
schreibung der Bahn.																		
Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.).																		
Durchlässe.	Viadukte.										Dämme (von 5 Fß. u. darüber).		Einschnitte (von 3 Fß. u. tiefer).		Kommunikationswege ꝛc.,			
	a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller.	c. Länge der größten Viadukte.		d. Höhe der größten Viadukte.		e. Bogenzahl der größten Viadukte.				a. Gesammtlänge aller.	b. größte Höhe.	a. Gesammtlänge aller.	b. größte Tiefe.	a. die im Niveau der Bahn liegen u. von d. Wärtern geschlossen werden müssen (Wegeübergänge).	b. die über die Bahn geführt sind (Ueberbrückungen, Wege-Ueberführungen).	c. die unter der Bahn durchgehen (Unterdrückungen, Wege-Unterführungen, Durchfahrten).	
Anz.		Rth.	Fuß.		Fuß.		Anz.				Rth.	Fuß.	Rth.	Fuß.	Anz.	Anz.	Anz.	
1589	34	98	348	—	93	—	22	—			91 354	103	34 448	86	1020	37	289	1
3063	2	105	1109	145	81	50	12	1			192 553	168	127 916	98	2003	70	423	2
258*	1	26	315	—	106	—	8	—			27 848	100	17 340	113	403	12	47*	3
118	—	—	—	—	—	—	—	—			12 798	42	18 072	55	173	4	5	4
103	—	—	—	—	—	—	—	—			11 981	25	3043	39	101	3	20	5
97*	—	—	—	—	—	—	—	—			4756	20	2310	19	154	1	2	6
287	—	—	—	—	—	—	—	—			22 742	102	10 497	79	172	9	39	7
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—			—*	—	—*	—	1194	29	103	8
314	2	52	545	—	49	—	24	—			29 983	68	16 677	77	178	11	82	9
470	1	17	210	—	29	—	7	—			19 532	41	11 948	45	384	5	199	10
669	4	328	1550	1506	82	112	35	30			28 500	80	17 000	70	641	24	70	11a
804	—	—	—	—	—	—	—	—			24 320	76	17 430	58	121	267	420	- b
480	—	—	—	—	—	—	—	—			106 908	80	28 820	52	1140	11	44	12
204	—	—	—	—	—	—	—	—			11 497	92	11 213	91	159	8	64	13
in Kol. 18	4	259	1535	—	111	—	24	—			35 371	113	13 051	72	653	8	47	14
726	18	789	2344	1489	135	91	59	32			22 471	74	18 397	52	222	29	195	15
1826	32	1127	1828	1110	251	152	78	15			60 262	86	41 000	81	878	61	266	16
1386	24	301	857	—	146	—	3	—			95 223	101	44 382	71	827	63	215	17
939	i. K. 17	—	—	—	—	—	—	—			65 108	118	34 983	110	1139	48	251	18a
162	1	34	406	—	25	—	12	—			15 799	63	8928	41	176	6	38	- b
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—			nicht notirt	55	nicht notirt	27	663	10	40	19a
" " 18	—	—	—	—	—	—	—	—			3406	30	769	34	393	4	9	- b
" " 18	—	—	—	—	—	—	—	—			5876	42	11 083	38	286	—	3	- c
250	—	—	—	—	—	—	—	—			18 905	98	8887	105	176	11	41	20
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—			10 848	40	16 791	30	289	1	11	21
80	—	—	—	—	—	—	—	—			3410	36	2376	35	73	—	12	22a
82	—	—	—	—	—	—	—	—			1378	35	839	14	20	—	5	- b
96	8	182	368	—	63	—	7	—			4501	59	3400	53	63	5	29	23a
37	2	29	245	—	39	—	4	—			3137	81	1983	49	30	4	35	- b
22	—	—	—	—	—	—	—	—			963	22	406	45	36	—	8	24
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—			14 821	30	11 720	48	274	5	40	25
762	—	—	—	—	—	—	—	—			50 950	62	20 380	70	820	18	156	26
21	—	—	—	—	—	—	—	—			19 625	31	11 420	36	524	9	39	27
211	—	—	—	—	—	—	—	—			12 041	49	6210	53	269	7	20	28
541*	—	—	—	—	—	—	—	—			14 270	40	4600	45	426	6	13	29
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—			9424	23	3426	33	275	2	2	30
i. K. 18a	2	105	1080	—	13	—	29	—			nicht notirt	51	nicht notirt	54	329	16	27	31a
145	—	—	—	—	—	—	—	—			15 571	37	7240	40	170	—	3	- b
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—			nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	n. notirt	291	2	10	- c
227	2	247	1865	—	29	—	34	—			16 655	32	8598	46	404	9	32	32
26	—	—	—	—	—	—	—	—			1135	12	830	19	47	—	—	33
76	—	—	—	—	—	—	—	—			1424	9	668	15	128	—	—	34
231	—	—	—	—	—	—	—	—			24 686	64	7145	58	286	12	55	35
37	2	11	69	—	22	—	3	—			1287	35	1138	22	35	2	3	36
13	—	—	—	—	—	—	—	—			530	9	40	8	13	—	—	37
in Kol. 18	1	100	1200	—	78	—	28	—			72 930*	68	20 320	102	979	10	77	38
520	4	301	2310	—	23	—	63	—			23 295	63	13 618	64	238	19	120	39
6	—	—	—	—	—	—	—	—			1604	17	—	—	7	—	—	40

		15	16			17					18			
						I. Allgemeine Be=								
						A. Bahnkörper (bauliche								
			Tunnels.			Brücken, größere (über 30 Fuß lichte Weite jeder Oeffnung).					Brücken, kleinere (unter 30 Fuß lichte Weite jed. Oeffn.			
		Der Bahndamm hat eine Kronenbreite von Fuß.	a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller. Ruth.	c. Länge des größten. Ruth.	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. größte Weite einer Jochöffnung. Fuß.	e. Länge der größten Brücke. Fuß.	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. geringste Weite einer Jochöffnung. Fuß.
	II. Privatbahnen.													
41	a. Lübeck-Büchener	15	—	—	—	—	1	—	34	—	30	1	—	4
	b. Lübeck-Hamburger	25	—	—	—	2	2	1	55	132	41	4	8	4
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	22,5, 24 resp. 15	—	—	—	3	1	6	55	1160	160	1	50	5
43	a. Magdeburg-Halberstädter	15—24	—	—	—	1	3	—	100	718	120	98	24	2
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	24	—	—	—	1	2	1	171	3985	89	31	3	2
44	Mecklenburgische	26	—	—	—	—	4	—	40	240	35	10	2	4
45	Neisse-Brieger	18	—	—	—	—	—	—	—	—	33	3	—	3
46	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	—	4	1	—*	42	600	33	4	9	5
47	Ostpreußische Südbahn	15	—	—	—	7	5	—	54	170	174	21	—	4
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	25,49 resp. 14,54	13	1086	358	1	3	—	327	1017	144	37	2	7
	b. Pfälzische Maximiliansb.	25,49	—	—	—	1	—	—	38	82	64	3	—	7
	c. Neustadt-Dürkheimer	14,54	—	—	—	—	—	—	—	—	15	6	—	6,33
	d. Pfälzische Nordbahnen	18	1	37	—	—	—	—	—	—	22	5	—	5
49	Rechte Oder-Ufer-E.	18	—	—	—	1	3	—	60	394	26	19	—	10
50	Rheinische	26*	9	1197	432	5	14	1	308	924	66	24	3	6
51	Schleswigsche	18	1	7	—	—	6	—	66	66	50	46	—	3
52	Taunus-E.	23,9 resp. 12,75*	—	—	—	1	1	—	41	166	25	5	—	6,4
53	a. Thüringische	26 resp. 15*	2*	33,33	23	42	10	6	70	1080	54	9	6	10
	b. Werra-E.	24	1	145	—	12	—	—	40	251	28	3	—	9
54	Tilsit-Insterburger	18	—	—	—	2	—	—	48	355	25	—	—	3
	B. Oesterreichische Bahnen.													
55	Ungarische Nordbahn	14	—	—	—	—	—	14	28	84	21	—	2	18
56	Aussig-Teplitzer	25 resp. 14*	—	—	—	—	1	—	36	60	24	5	—	24
57	Böhmische Nordbahn	14	—	—	—	—	—	—	—	—	22	5	—	9
58	Böhmische Westbahn	12,09	—	—	—	7	7	—	97	536	111	21	11	12
59	Brünn-Rossitzer	12,5	—	—	—	—	—	1	36	178	7	11	1	14
60	Buschtêhrader	a. Kralup-Kladno. 28,2	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	9
		b. Prag-Wejhybka 14,1	1	27,7	27,7	—	—	—	—	—	8	1	—	12
		c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er	18,67	—	—	—	—	1	—	40	40	1	7	—	12
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	14,1	—	—	—	6	34	3	124,8	336	112	62	82	6,04
63	Graz-Köflacher	12,085	1	27	27	—	—	7	60	198	1	—	4	12
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	14 resp. 24,18	1	69	69	139	59	55	63	1500	550	114	106	14
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	12,5	—	—	—	—	—	5	60	300	—	—	1	—
66	Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn. 25,179	3	222	82	10	40	1	108	653	27	47	7	6
		b. Pferde-Bahn. 10—12	—	—	—	—	—	31	72	132	36	—	75	5
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	13,091	—	—	—	—	11	5	121	906	42	50	57*	2
68	Mohacs-Fünfkirchener	13,6	—	—	—	2	2	—	54	95	79	19	2	2
69	a. Oesterreichische nördliche	24,0	19	1144	135	16	15	—	78,5	501	97	47	10	12
	b. Oesterreichische südöstliche	12 und 22	1	187	187	15	21	1	181	1535	70	34	4	12
	c. Wien-Neu-Szönyer	12 resp. 22	—	—	—	—	2	2	24	360	1	14	4	9,66
70	a. Südbahn, Oesterreichische	14 und 25	41	2959	380	46	115	3	181	1393	145	371	60	2
	b. Tiroler	25—26	23*	1432	230	21	21	—	188	2877	44	24	—	10
71	Süd-Norddeutsche	12	9	617	170	3	1	5	85	1510	108	15	8	6
72	Theiß-Bahn	14	—	—	—	1	14	21*	72	1632	—	38	5	15
73	Turnau-Kralup-Prager	12	—	—	—	—	7	—	—	674	39	2	4	15
	C. Fremdländische Bahnen.													
74	Niederländische Staats-E.	32	—	—	—	—	60	—	478	2141	8	192	—	3
75	Lüttich-Mastrichter	28,67	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6	2	1
76	Niederländische Rhein-E.	23 und 28	—	—	—	—	3	—	159	821	—	21	85	6
77	a. Warschau-Wiener	27	—	—	—	—	4	—	32	370	142	95	—	4
	b. Warschau-Bromberger	27	—	—	—	2	6	—	45	300	31	30	—	4

A. Deutsche Eisenbahnen.

19	20								21		22		23			

schreibung der Bahn.

Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.).

Durchlässe.	Viadukte.								Dämme (von 6 Fß. u. darüber).		Einschnitte (von 3 Fß. u. tiefer).		Kommunikationswege ꝛc.,			
	a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller.	c. Länge der größten Viadukte.		d. Höhe der größten Viadukte.		e. Bogenzahl der größten Viadukte.		a. Gesammtlänge aller.	b. größte Höhe.	a. Gesammtlänge aller.	b. größte Tiefe.	a. die im Niveau der Bahn liegen u. von d. Wärtern geschlossen werden müssen (Wege-Uebergänge).	b. die über die Bahn geführt sind (Ueberbrückungen, Wege-Ueberführungen.	c. die unter der Bahn durchgehen (Unterbrückungen, Wege-Unterführungen, Durchfahrten).	
Anz.	Anz.	Rth.	Fuß.		Fuß.		Anz.		Rth.	Fuß.	Rth.	Fuß.	Anz.	Anz.	Anz.	
19	—	—	—	—	—	—	—	—	3485	54	2303	29	66	2	7	11a
79	—	—	—	—	—	—	—	—	4335	48	5533	33	138	5	4	- b
in Kol. 1	—	—	—	—	—	—	—	—	7091	29	8962	25	210	6	9	42
" " 14	—	—	—	—	—	—	—	—	11 410	34	6190	36	290	4	12	43a
" " 18	—	—	—	—	—	—	—	—	10 700	18	2370	27	139	5	7	- b
138	—	—	—	—	—	—	—	—	12 552	44	8378	40	166	8	15	44
10	—	—	—	—	—	—	—	—	3284	23	1456	42	133	3	8	45
17	—	—	—	—	—	—	—	—	5306	26	2328	13	185	—	6	46
158	—	—	—	—	—	—	—	—	22 320	53	8130	32	284	1	8	47
441	—	—	—	—	—	—	—	—	13 120	51	7770	80	199	7	35	48a
154	—	—	—	—	—	—	—	—	7723	53	4490	35	63	15	16	- b
41	—	—	—	—	—	—	—	—	1230	48	1280	30	20	6	7	- c
110	—	—	—	—	—	—	—	—	2430	14	1500	22	62	2	2	- d
129	—	—	—	—	—	—	—	—	9960	18	4010	15	268	1	13	49
781	14	405	994	—	112	—	29	—	61 601	86	18 790	93	786	88	42	50
153	—	—	—	—	—	—	—	—	2845	23	7545	29	242	3	2	51
132	2	15	121,5	—	21,7	—	6	—	3970	21	2091	17	73	—	7	52
683	4	90,6	380	—	35	—	9	—	35 940	70	16 022	64	376	34	116	53a
531	—	—	—	—	—	—	—	—	21 978	69	14 176	52	201	10	55	- b
39	—	—	—	—	—	—	—	—	3762	38	3229	27	67	5	5	54
114	1	6	75,5	—	23,5	—	2	—	16 640	32	2920	47	111	1	—	55
91	1	402	483	—	24	—	14	—	3423	46	1153	24	46	—	22	56
52	—	—	—	—	—	—	—	—	4887	31	3024	29	44	4	18	57
312	1	38	456	—	121	—	3	—	23 173	121	11 652	60	257	11	75	58
35	—	—	—	—	—	—	—	—	3532	30	2942	24	39	2	12	59
88	—	—	—	—	—	—	—	—	3267*	30	1828	31	26	18	in Kol. 23b	60 a
97	—	—	—	—	—	—	—	—	1786*	25	1539	31	25	10	" " 23b	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
38	—	—	—	—	—	—	—	—	6643	29	1645	26	63	—	1	61
150	4	38,61	150	—	68,7	—	36,3	—	73 400	69	12 953	36	208	3	240	62
50	10	30	59	—	28	—	2	—	4695	28	1447	33	47	2	7	63
424	19	826	1104	—	—	—	42	—	87 442	60	19 241	—	852	109	162	64
300	—	—	—	—	—	—	—	—	12 463	54	6560	—	207	12	62	65
564	3	124	504	—	73	—	9	—	73 499	78	24 688	63	644	12	207	66a
327	—	—	—	—	—	—	—	—	12 120	60	16 534	40	379	15	28	- b
147	—	—	—	—	—	—	—	—	39 165	48	5572	26	275	10	—*	67
36	—	—	—	—	—	—	—	—	5615	47	3853	42	46	1	19	68
680	31	731	3227	—	30	—	79	—	73 194	45	26 410	88	468	24	272	69a
262	6	122	537	—	60	—	9	—	104 037	48	23 200	57	474	3	54	- b
50	1	19	233	—	20	—	7	—	12 492	22	4705	25	80	1	12	- c
1724	56	1723	2121	(1871) (1628)	123	(122) (117)	42	—	201 934	84	70 464	131	1362	480	in Kol. 23b	70a
498	2*	475	5692	—	30	—	174	—	60 676	80*	22 636	60	267	13	185	- b
393	23	241	654	—	97	—	9	—	16 941	93	14 878	78	433	27	141	71
240	—	—	—	—	—	—	—	—	61 748	31	5216	29	512	1	21	72
120	1	41	498	—	100	—	3	—	6064*	97	5104	43	107	2	23	73
454	—	—	—	—	—	—	—	—	37 312	57	15 385	40	992	19	54	74
1	—	—	—	—	—	—	—	—	2610	9,56	2368	12,75	34	—	1	75
113	—	—	—	—	—	—	—	—	18 000	39	3854	86	176	4	14	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 740	43	20 200	29	263	2	15	77a
36	—	—	—	—	—	—	—	—	16 420	49	4100	46	130	—	7	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**

B. **Oberbau** (Konstruktion desselben).

		24	25	26	27	28
		Länge der Geleise:				
		durchgehendes Hauptgeleise. Ruthen.	zweites Geleise. Ruthen.	Bahnhofs-, Ausweichungs- u. sonstige Nebengeleise. Ruthen.	zusammen. Ruthen.	Namen und Ort der Fabriken, aus denen die Schienen bezogen sind.
	I. Staatsbahnen.					**Aus den Fabriken:**
1	Badische	220 602	78 586	42 017	341 205	ad 1. 2. 3. 4. 8. 17. 18. 19.
2	Bayerische	442 050	28 520	58 026	528 596	" 1. 4. 7. 12. 14. 16. 17. 18. 19. 34. 37. 38. 62.
3	Braunschweigische	72 711	38 248	23 699	134 658	" 3. 45.
4	Friedrich-Franz-E.	30 870	—	4726	35 596	" 9.
5	Main-Neckar-E.	23 260	20 500	6920	50 680	" 1. 3. 7. 8. 12. 18. 30.
6	Oldenburgische	25 238	—	4651	29 889	" 1. 2. 9.
7	Bebra-Hanauer	38 394	—	12 026	50 420	" 1. 2. 4.
8	Hannoversche	211 018	110 084	61 638	382 740	" 1. 2. 3. 6. 7. 9. 11. 26. 28. 32. 44.
9	Main-Weser-B.	52 851	52 851	17 006	122 708	" 2. 3. 4. 6.* 8.
10	Nassauische	50 232	3446	20 986	74 664	" 2. 3. 4. 7. 12. 17.
11	a. Niederschlesisch-Märkische	102 620	102 612	46 380	251 612	" 2. 3. 5. 11. 13. 20. 21. 23. 49. 50. 61. 67.
	b. Schlesische Gebirgsbahn	41 254	—	15 789	57 043	" 1. 2. 3. 4. 6. 20. 21. 49. 52.
12	Preuß. Ostbahn	242 340	80 252	62 987	385 579	" 2. 3. 4. 5. 6. 8. 11. 12. 18. 23. 24. 26. 52.
13	Saarbrücker	33 554	8520	29 179	71 253	" 1. 4. 7. 16. 17. 18. 19. 22. 42.
14	Westfälische	103 798	31 088	32 717	167 603	" 1. 2. 3. 7. 8. 11. 22. 23. 32. 80.
15	Sächsische östliche	55 040	47 540	16 473	119 053	" 2. 3. 5. 6. 10. 13. 14. 53. 66. 72.
16	Sächsische westliche	140 680	81 780	46 667	269 127	" 3. 4. 6. 12. 14. 22. 37. 53. 81. 82.
17	Württembergische	187 880	40 540	ca. 40000	ca. 268 420	" 2. 4. 11. 12. 18. 19. 20. 43. 63.
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltung.					
18	a. Bergisch-Märkische	163 526	67 146	98 037	328 709	" 1. 2. 3. 4. 6. 7. 8. 11. 22. 23. 25. 32.
	b. Hessische Nordbahn	38 371	7648	5837	51 856	" 2. 3. 7. 18.
19	a. Oberschlesische	67 416	52 278	36 750	156 444	" 1. 5. 7. 11. 20. 21. 22. 24. 25. 30. 32.
	b. Breslau-Posen-Glogauer	54 875	—	7588	62 463	" 2. 3. 5. 20. 21. 22. 24. 32.
	c. Stargard-Posener	45 261	—	8045	53 306	" 3. 5. 20. 30.
20	Rhein-Nahe-E.	32 260	—	11 235	43 495	" 4. 16. 17. 18. 19. 42.
21	Wilhelms-Bahn	48 900	—	12 912*	61 812	" 5. 21.
22	a. Gößnitz-Geraer	9240	60	2027	11 327	" 2. 14.
	b. Greiz-Brunner	2720	—	580	3300	" 14.
23	a. Löbau-Zittauer	9020	80	1032	10 132	" 5. 14.
	b. Zittau-Reichenberger	7100	—	4445	11 545	" 5. 10. 14. 29.
	b) in Privatverwaltung.					
24	Alberts-Bahn	3600	—	4363	7963	" 3. 5.
25	Altona-Kieler	64 480	29 905	9293	103 678	" 1. 7. 9. 13. 28. 54. 55.
26	Bayerische Ostbahnen	162 545	1152	39 193	202 890	" 1. 2. 3. 4. 11. 16. 21.
27	Berlin-Anhaltische	94 788	41 644	23 734	160 166	" 5. 6. 24.
28	Berlin-Görlitzer	55 200	—	7335	62 535	" 2. 4. 5. 8. 25. 26. 83.
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	79 440	76 000	21 933	177 373	" 1. 7. 12. 13. 20. 21. 26. 50. 68.
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	39 054	37 997	11 656	88 707	" 2. 3. 12. 23. 45.
31	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc.	59 015	21 814	18 363	99 192	" 1. 2. 3. 5. 6. 8. 25. 35. 54.
	b. Hinterpommer.	45 910	—	9981	55 891	" 9. 35.
	c. Vorpommersche	60 891	—	13 537	74 428	" 1. 2. 3. 6. 8. 25.
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	45 790	—	13 948	59 738	" 5. 13. 21. 30.
33	Frankfurt-Hanauer	6581	4216	1971	12 768	" 1. 2. 17.
34	Glückstadt-Elmshorner	8830	—	1818	10 648	" 7. 9. 29. 55.
35	Hessische Ludwigs-E.	53 452	10 466	18 738	82 656	" 1. 2. 4. 7. 12. 13. 17. 19.
36	Homburger	4820	—	544	5364	" 1.
37	Kirchheimer	1730	—	610	2340	" 17.
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	145 283	80 277	77 083	302 643	" 1. 2. 3. 4. 6. 8. 11. 12. 22. 23. 26. 42. 43. 84.
39	Leipzig-Dresdener	58 611	33 344	15 626	107 581	" 1. 6. 7. 14.
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1604	—	115	1719	" 4.

Die verschiedenen Fabriken heißen:

1) Gesellschaft „Phönix" in Laar bei Ruhrort.
2) Jacobi, Haniel u. Huyssen zu Gute-Hoffnungshütte.
3) Hörder Bergwerks- u. Hüttenverein.
4) Eberhard Hösch u. Söhne zu Düren.
5) Laurahütte in Oberschlesien.
6) Berg- u. Hüttenverein „Neuschottland" zu Horst bei Steele.
7) Funke und Elbers in Hagen.
8) Henrichshütte bei Hattingen.
9) Bölckow und Vaughan in Middlesborough in England.
10) Eisenw. Witkowitz und Zöbtau in Mähren.
11) C. Ruetz u. Comp. zu „rothe Erde" bei Aachen.
12) Michiels u. Comp. (jetzt Gesellschaft Phönix) zu Eschweiler-Aue.
13) Guest, Lewis u. Comp. zu Dowlais in Wales.
14) Königin Marienhütte bei Zwickau.
15) Gebr. Klein zu Stephanau in Mähren.
16) Gebr. Krämer zu St. Ingbert.
17) Saarbrücker Eisenhütten-Gesellschaft in Burbach.
18) A. Krämer auf der Quint b. Trier.
19) Gebr. Stumm zu Neunkirchen.
20) Actien-Gesellsch. „Minerva" in Oberschlesien.
21) Pielahütte b. Rudzinitz in Oberschl. (v. Ruffer u. Comp.)
22) Krupp in Essen.
23) Falkenroth u. Comp. in Haspe.
24) Königshütte in Oberschlesien.
25) Aachener Hütten-Actien-Verein zu „rothe Erde" bei Aachen.
26) G. Arndt u. Comp. zu Dortmund.
27) Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft zu Prag.
28) Rhymni Iron u. Comp. in England.
29) Hermannshütte in Böhmen (d. Prager Eisen-Industrie-Ges. gehörig).
30) Bayley Brothers in Liverpool.
31) Eisenwerk Zeltweg in Steiermark.
32) Bochumer Verein für Bergbau- und Gußstahl-Fabrikation.
33) Prevali u. Neuberg in Steiermark.
34) Société J. Cockerill in Seraing.
35) Bayley Brothers in Nant-y-Glo in Wales.
36) Eisenw. Brezowa in Rhonitz (Ungarn).
37) Maximilianshütte bei Haidhof (Regensburg).
38) Lindheim's Josefshütte in Böhmen.
39) Industrie-Verw. Teschen in Schlesien.
40) Etablissement Reschitza in Ungarn.
41) Société Selessin in Lüttich.
42) Stiring-Wendel zu Hayange.

	24	25	26	27	28

(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**

B. **Oberbau** (Konstruktion desselben).

		Länge der Geleise:				Namen und Ort der Fabriken, aus denen die Schienen bezogen sind.	
		durchgehendes Hauptgeleise. Ruthen.	zweites Geleise. Ruthen.	Bahnhofs-, Ausweichungs- u. sonstige Nebengeleise. Ruthen.	zusammen. Ruthen.	Aus den Fabriken:	Die verschiedenen Fabriken heißen:
	II. Privatbahnen.						
41	a. Lübeck-Büchener	12 666	—	4 230	16 896	ad 56. 71.	43) J. Talbot u. Comp. zu „rothe Erde" bei Aachen.
	b. Lübeck-Hamburger	16 667	—	4 793	21 460	" 56.	44) W. Lind u. Comp. in London.
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	38 353	31 543	15 105	85 001	" 1. 2. 3. 6. 7. 11.	45) Bagnal u. Comp. zu Staffordshire.
43	a. Magdeburg-Halberstädter	48 857	12 096	21 695	82 648	" 3. 8.	46) Eisenwerk Buchscheiden in Kärnthen.
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	28 486	664	6 129	35 279	" 3. 8. 35. 85.	47) Rossitzer Eisenwerk.
44	Mecklenburgische	38 904	—	8 906	47 810	" 9. 44. 69.	48) Eisenw. Ternitz in Nieder-Oesterreich.
45	Neisse-Brieger	11 669	—	1 221	12 890	" 5. 20. 24.	49) Alvenslebenhütte b. Schwientochlowitz.
46	Niederschlesische Zweigbahn	19 070	—	4 691	23 761	" 1. 5. 13. 24.	50) Bayley Brothers in South-Wales.
47	Ostpreußische Südbahn	60 410	—	7 976	68 386	" 1. 2. 3. 4. 8. 11. 23. 25.	51) Etablissement „Anima" in Ungarn.
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	48 660	34 880	17 060	100 600	" 2. 4. 12. 16. 18. 19.	52) M. Oppenheim's Söhne in Berlin.
	b. Pfälzische Maximiliansb.	16 160	8 205	1 975	26 340	" 16.	53) John Brown in Sheffield.
	c. Neustadt-Dürkheimer	3 611	—	929	4 540	" 16.	54) Société Anonyme de Marcinelle et Couillet in Belgien.
	d. Pfälzische Nordbahnen	7 647	—	1 570	9 217	" 16.	
49	Rechte Oder-Ufer-E.	54 258	—	11 023	65 281	" 4. 5. 20. 21. 86.	55) Dittmann u. Brix in Flensburg.
50	Rheinische	133 341	83 187	64 677	281 205	" 1. 2. 3. 4. 6. 8. 22. 25.	56) Aberdare u. Comp. bei Cardiff in Wales.
51	Schleswigsche	61 350	—	7 814	69 164	" 87.	57) Grazer Eisenwerk (der Südbahn-Gesellschaft gehörig).
52	Taunus-E.	13 328	8 246	4 178	25 752	" 1. 4. 13. 17. 70.	
53	a. Thüringische	77 107	54 150	17 479	148 736	" 1. 3. 23. 24. 26. 28.	58) Bloudian u. Comp. in Thyle le Chateau.
	b. Werra-E.	45 433	—	10 317	55 750	" 1. 2. 4. 11. 14.	59) Ertel u. Comp.
54	Tilsit-Insterburger	14 470	—	2 186	16 656	(Aus englischen Fabriken, Firma nicht bekannt.)	60) Schulte u. Schemann in Hamburg.
	B. Oesterreichische Bahnen.						61) Dortmunder Bergbau- u. Hüttenverein.
55	Ungarische Nordbahn	33 399	—	7 358	40 757	ad 36.	62) Thompson u. Ferman in London.
56	Aussig-Teplitzer	7 510	—	6 120*	13 630	" 10. 27. 29. 35.	63) Piepenstock u. Comp. zu Hermannshütte bei Hörde.
57	Böhmische Nordbahn	11 959	—	3 142	15 101	" 10. 27.	
58	Böhmische Westbahn	51 524	—	9 515	61 039	" 6. 15. 29.	64) Zwilchenbarth u. Comp. in Liverpool.
59	Brünn-Rossitzer	7 460	—	2 100	9 560	" 47.	65) Ebben Vale u. Comp. in London.
60	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	7 216	—	4 556	11 772	" 6. 15. 29.	66) Bayley Brothers u. Comp. zu Cardiff in England.
	Buschtéhrader b. Prag-Wejhybka	7 568	—	1 857	9425		
	Buschtéhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	" 9.	67) J. Baynad u. Cons. in Westbrommerich bei Birmingham.
61	Fünfkirchen-Barcs'er	17 987	—	1 493	19 480	" 40. 51.	
62	Galizische Carl-Ludwigs-B.	93 612	—	18 748	112 360	" 10. 36. 78.	68) Cargill u. Comp. in Newcastle.
63	Graz-Köflacher	10 550	—	3 366	13 916	" 28. 31. 40.	69) Losh, Will u. Bell das.
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	160 526	48 160	53 747	262 433	" 10. 15. 31. 33. 39. 46. 48.	70) Remy auf dem Rasselstein bei Neuwied.
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	36 140	—	4 862	41 002	" 77.	71) Monkland u. Comp. in England.
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	114 355	16 660	34 652	165 667	" 6. 27.	72) New-British Iron Comp. in Wales.
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	34 740	—	2 802	37 542	" 38. 73. 74.	73) Eisenwerk Ebenau bei Salzburg.
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	70 220	—	10 686	80 906	" 10. 15.	74) Eisenwerk Adolphsthal bei Budweis.
68	Mohacs-Fünfkirchener	16 162	—	4 886	21 048	" 10. 15. 31. 33. 36. 39. 48.	75) Mounsey, Janson u. Comp. zu Sunderland in England.
69	a. Oesterreichische nördliche	124 600	31 000	40 674	196 274		
	b. Oesterreichische südöstliche	183 140	32 200	63 475	278 815	" 1. 6. 9. 10. 15. 19. 27. 31. [33. 40. 51.	76) Eisenwerk Wolfsberg in Kärnthen.
	c. Wien-Neu-Szönyer	41 520	—	16 860	58 380		77) Eisenwerk zu Wilkischen u. Nürschan (der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörig).
70	a. Südbahn, Oesterreichische	420 620	141 360	54 854	616 834	" 10. 15. 27. 31. 33. 46. 47.	
	b. Tiroler	81 764	5 892	16 468	104 124	" 33. 38. 57. [57. 64.	78) Carlshütte in Oesterreich-Schlesien.
71	Süd-Norddeutsche	59 279	—	10 165	69 444	" 6. 10. 15. 29.	79) Société Montigny in Charleroi.
72	Theiß-Bahn	153 929	1 128	24 670	179 727	" 9. 10. 15. 36. 39. 75. 76.	80) Steinhauser Hütte zu Witten.
73	Turnau-Kralup-Prager	23 058	—	3 233*	26 291	" 27.	81) Funke u. Hueck in Hagen.
	C. Fremdländische Bahnen.						82) Carl Asbeck u. Comp. in Hagen.
74	Niederländische Staats-E.	222 014	5 454	45 254	272 722	" 1. 9. 13. 30. 34. 41. 58.	83) C. Ruetz u. Comp. in Dortmund.
75	Lüttich-Mastrichter	7 721	7 721	1 500	16 942	" 41.	84) Friedrich-Wilhelmshütte zu Troisdorf.
76	Niederländische Rhein-E.	46 533	36 967	7 490	90 990	" 2. 9. 13. 34. 41. 58. 65. 79.	85) Lemonius u. Comp. in Liverpool.
77	a. Warschau-Wiener	92 000	—	25 200	117 200	" 5. 59. 60.	86) v. Thiele-Winklersche Marthahütte in Kattowitz.
	b. Warschau-Bromberger	39 400	—	2 684	42 084	" 5. 59. 60.	87) Aberdon Iron u. Comp. in Wales.

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) I. Allgemeine Be-

(Forts.) B. Oberbau

		29	30	31	32					33
		Gewicht der Schienen oder des größeren Theils derselben pro laufenden Fuß. Z.-Pfd.	Gewicht des kleineren Theils der Schienen pro laufenden Fuß. Z.-Pfd.	Zahl der Jahre, seit denen die Schienen liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile bis jetzt erneuert sind. a. die schweren Schienen	b. die leichten Schienen	c. die Schienenstühle	d. die Stoßverbindungen (Laschen)	e. die Nägel	Material, aus dem die Schwellen bestehen.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	22,5	16—17,5	1—15	—	—	—	—	—	Stoßschwellen aus Eichen-, Zwischenschwellen aus Tannenholz
2	Bayerische	24	14	1—16	—	—	—	—	—	Eichen-, Lärchen-, Föhren-, Fichten- und Tannenholz
3	Braunschweigische	21,20	19	1—25	n. not.	—	—	—	—	Eichen-, Kiefern- und Buchenholz ꝛc.
4	Friedrich-Franz-E.	23	—	5	1,33	—	—	0,07	0,50	Kiefernholz
5	Main-Neckar-E.	21,8	20,4	23 resp. 7	7	91	—	0,01	33,0	Eichen- und Kiefernholz
6	Oldenburgische	22,33	—	2,5	0,43	—	—	—	0,05	Eichen- und Kiefernholz
7	Hebra-Hanauer	23,56	23,44—23,10	0,25—3,17	0,01	—	—	—	0,43	Eichen- und Nadelholz
8	Hannoversche	23,6	20,21	—*	—*	—*	—*	—*	—*	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz
9	Main-Weser-Bahn	21,57	23,35	—	—	—	—	—	—	Das 1. Geleis aus Eichen-, das 2. Geleis aus Nadel- und Eichenholz
10	Nassauische	22,15	21,97	1—12	3,82	—	—	0,51	1,92	Eichenholz
11	a. Niederschlesisch-Märkische	20,0—23,2	14,0—17,6	10—26	70,73	70,73	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
	b. Schlesische Gebirgsbahn	22,66	—	3	—	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
12	Preuß. Ostbahn	23,001	20,75	1—17½	27,60	27,60	—	—	—	ca. 7/10 Kiefern- und ca. 3/10 Eichenholz
13	Saarbrücker	20—22,217	23,819	4-13 resp. 1-11	—	10 resp. 11,77*	—	6,1 resp. 4,15*	10 resp. 4,10*	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz
14	Westfälische	23	16,7—23,57	21 resp. 1	127,05 resp. 2,05*	—*	—*	—	—	Eichen- und Kiefernholz
15	Sächsische östliche	19	18—21	1—22	—*	—	—	—	—	Kiefern- und Fichtenholz
16	Sächsische westliche	19	18	2—24	—*	—	—	—	—	Kiefern-, Fichten- u. Eichenholz
17	Württembergische	20,35	18,8	bis 11	—	—	—	—	—	Eichen- und Tannenholz
	II. Privatbahnen.									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	20—23	14—20	9*	66,6*	69,15*	—	27,9*	64,8*	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
	b. Hessische Nordbahn	20—23	19	8—20	5,01	71,34	6,37	86,30	95,18	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
19	a. Oberschlesische	23,05	20,57	1—20	24,12*	74,03*	100,0	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	20,57	23,05	1—13	7,27*	32,97*	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	c. Stargard-Posener	23,05	21,13	1—21	2,03*	59,71*	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
20	Rhein-Nahe-E.	23,819 u. 22,93	—	10	39,06	—	—	24,29	26,24	Eichen-, Tannen- u. Kiefernholz
21	Wilhelms-Bahn	21,67	16,80	1—13	33,35	—	—	37,65	60,30	Eichen- und Kiefernholz
22	a. Gößnitz-Geraer	19	—	3	3,22	—	—	—	—	Kiefernholz
	b. Greiz-Brunner	19	—	3	—	—	—	—	0,36	Kiefernholz
23	a. Löbau-Zittauer	21	19	8	94,35*	28,73*	—	—	10,44*	Kiefernholz
	b. Zittau-Reichenberger	19	22	9	15,35	12,29	—	—	4,24	Kiefern-, Fichten- u. Tannenholz
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	19	19	—	—*	—	—	—	—	Kiefernholz
25	Altona-Kieler	19	15,5	25,10, 3 u. 2	0,4	42,29	—	3,0	5,0	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
26	Bayerische Ostbahnen	21	—	9	11,50	—	—	—	—	größtentheils Nadel- (Föhren-), zum kleineren Theile Eichenholz
27	Berlin-Anhaltische	22,2	17—19	20	—*	—	—	—	—	größtentheils Kiefernholz, einige ältere aus Eichenholz
28	Berlin-Görlitzer	22,33—23	—	3	—*	—	—	—	—	Kiefernholz
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	22,5	21,05	12 resp. 22*	5,93	76,62	—	—	—	Kiefernholz
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	20,5	21,15	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	23, 22½ u. 21	18⅔ u. 15	26	—*	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	22½	15	10	6,95	6,95	6,37	6,37	6,37	Kiefern- und Eichenholz
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	23	15	6	1,44	1,44	0,96	0,96	0,96	Kiefern- und Eichenholz
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	23,1	20,55	16 resp. 5*	166,0	91	79,05	50,80	91,82	Eichen- und Kiefernholz
33	Frankfurt-Hanauer	19,325	17,32	—	—	—	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
34	Glückstadt-Elmshorner	17,40	19,60	11 resp. 23	—	11,27	—	—	n. not.	Eichen- und Föhrenholz
35	Hessische Ludwigs-E.	21,3 u. 20,7*	19*	—*	—*	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
36	Homburger	18,4	—	8,21	1,79	—	—	—	11,85	Eichenholz
37	Kirchheimer	19	—	4	—	—	—	—	—	Eichen- und Tannenholz
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	20—23	18—20	15,56 resp. 7,95*	99,89 resp. 13,88*	—	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
39	Leipzig-Dresdener	18,05	13,75	11	6,23	9,16	—	0,29	5,82	Kiefernholz
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	15*	9*	1—6	100,0	—	—	100,0	100,0	Eichen-, ein kleiner Theil Föhrenholz

34	35	36	37			38			39	40	

schreibung der Bahn.

(Konstruktion desselben).

Präparirt sind die Schwellen:	Material, aus dem die Bettung besteht:	Gewöhnliche Stärke der Bettung, in der die Schwellen liegen. Fuß.	a. Länge der Mittelschwellen. Fuß.	b. Breite der Mittelschwellen. Zoll.	c. Höhe der Mittelschwellen. Zoll.	a. Länge der Schluß- oder Stoßschwellen. Fuß.	b. Breite der Schluß- oder Stoßschwellen. Zoll.	c. Höhe der Schluß- oder Stoßschwellen. Zoll.	Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen etwa jetzt erneuert sind.	
mit Quecksilbersublimat .	Kies, Sandstein, Kalksteinschotter und Granit	1	8	9	6	8	13	6	1—7	—	1
die fichtenen ꝛc. theilweise mit Kupfervitriol und Quecksilbersublimat .	Sand, kleingeschlagene Steine und Kies . .	1,4 - 1,458	7,44-8,37	9—12	5—6	7,44-8,37	11—14	5,7—7	3—12	—	2
größtentheils mit Zinkchlorid	Kies und Steinschlag	0,9 - 1,36	7,37-7,73	7,27—10,81	5,45	8,18-9,09	9,09-12,73	5,45	n. not.	n. not.	3
mit Zinkchlorid . . .	Kies	1,17	8	10	6	9,5	12	6,5	5	—	4
mit Quecksilbersublimat .	theils Schotter und Kies, theils Kies . . .	1,34	9	9	6	9	12	6	16	155	5
mit Zinkchlorid* . . .	Sand	1,75	7,5—8,5	11—9	5,5—6,5	7,5—8,5	13—11	5,5-6,5	2,5	0,08	6
die kiefernen ꝛc. mit Quecksilbersublimat	theils Steinschotter, theils Kies	1,35	reich. 7,01 kies. 7,88	10,08 9,17	5,80 5,80	7,01 7,83	11,92	5,80 resp. 5,88	0,25-3,17	0,09	7
theils mit Zinkchlorid .	Kies	1,4	7,5	9,2	5,7	8,4	11,1	5,7	—*	—*	8
die kiefernen ꝛc. mit Quecksilbersublimat	zerkleinerte Steine u. Kies	1	7,97	10,05	5,92	7,97	11,93	5,92	—	—	9
9/10 des Best. mit Chlorquecksilber	Kies und Steinschutt	1,6	7,9	11,5	5,75	8	12	5,75	8 u. 10	10,75*	10
mit Zinkchlorid . . .	Kies	9/12-10/12	8	10	6	8—9	12	8	—	—	11 a
mit Zinkchlorid . . .	Kies und Steinschlag	3	8	10	6	9	12	6	3	—	- b
ca. 1/3 mit Kupfervitriol resp. Kreosot	Kies	1	8	10—12	6	9	13—14	6	1—17,5	63,95	12
mit Creosotöl	Kies, Steinschlag ꝛc.	1 1/6 resp. 1 1/3	8	10	6	9	11—12	6	6 1/2	74,13 resp. 34,07*	13
die kiefernen und ein kleiner Theil der eichenen mit Zinkchlorid . .	Kalkbruchstein, Sandstein und Kies	0,75	8	10	6	8	12	6	21—1	—*	14
mit Zinkchlorid . . .	theils Kies u. Steinschlag, theils Basalt und Granit	1	7	6—7	5	7	9—11	5—7	1—9	—*	15
theils mit Kupfervitriol und Zinkchlorid	Steinknack und Kies	0,6—1,4	7	6—8	6	7	9	6	2—9	—*	16
mit Kupfer- und Eisenvitriol	kleingeschlagene Steine u. Kies	1,37	7,76	9	6	7,76	11	6	6	ca. 75	17
die eichenen mit Kreosot, die buchenen mit Kupfervitriol, die kiefernen mit Kreosot und theils mit Sublimat	Packlage, Steine, Schlacken und Bruchsteine . .	1,25 u. 1,5	8	10	6	8	12	6	9*	49,14*	18 a
die buchenen m. Kupfervitriol, die kiefernen m. Kreosot und m. Kupfervitriol	Kies	2	8,33	10—12	6	8,33	10—12	6	14—16	94,70	- b
die kiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreosot . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	—*	—*	19 a
die kiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreosot . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	—*	—*	- b
die kiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreosot . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	—*	—*	- c
mit Kreosotöl	Kies und Kleinschlag	1	8	11	6	9	11	6	9,5	43,57	20
nicht	Kies	1	8	6—10	6	8	10	6	10—12	82,55	21
nicht	Kies und Kieselschiefer	1	7	6—8	5	—	—	—	3	0,355	22 a
nicht	Steinknack und Kies	1	7	6—8	5	—	—	—	3	—	- b
nicht	Granit und Feldstein	1	7	6 u. 7	5	7	9 u. 6	5	8	213,03*	23 a
mit Zinkchlorid (auf kaltem Wege getränkt) . . .	Thonschiefer, Gneis und Granit	1	7	6 u. 7	5	7	9	5	6	82,40	- b
nicht	Sienitstein . . .	1	7	6—7	5	7	9—11	5	13,5	—*	24
Zinkchlorid	Kies und Sand . .	1,5	9	11	6	10	12	6	15	96,19	25
die fichtenen mit Kupfervitriol, ein kleiner Theil mit Kreosot . .	Kleingeschläge, Kies, Sand (streckenweise ist Steingrundbau)	1,4	8	8	4,65	8	9	4,65	9	16,50	26
ein kleiner Theil mit kreosothaltigem Theeröl	Kies	3/4	8	10	6	9	12	6	11—12	231,9	27
nicht	Kies	1 1/6	8	10—12	6	8	10—12	6	3	—*	28
mit Kupfervitriol . . .	Kies	2/3—1	7,75—8	10	6	9,75 u. 10	12	6—7	14	114,19	29
die kiefernen mit Kupfervitriol	Kies	1	8,5	10—12	5—6	9	12	6	—	—	30
mit Eisen- und Kupfervitriol	Kies	1	8,5	10	6	9 3/4	12	6	—*	—*	31 a
mit Kupfervitriol . . .	Kies	1 1/6	8	12	6	9	14	6	10	15,23	- b
mit Zinkchlorid . . .	Kies	1 1/2	8	10	6	8	10	6	6	0,53	- c
die kiefernen mit Zinkchlorid	Kies und Steinschlag	2/3	8	10	6	8 u. 9	10—12	6	17 1/2	129,12	32
mit Kupfervitriol, Zinkchlorid und Kreosot	Kies und Sand . .	1,27-1,59	8,60	10,70	5,74	8,60	12,24	6,50	—	—	33
nicht	Kies und Sand . .	1	8,20	8,2—9,1	5,2-6,4	8,2	10—11	5,2-6,4	1—20	58,0	34
theilweise mit Sublimat, theilweise mit Kreosot . . .	grober Kies . . .	1,4	7,97	11	6	7,97	12	6	—*	—*	35
nicht	Kies	1	8	9	6	8	12	6	7,23	15,22	36
nicht	Kies	1—2	8 1/2	8	5 1/2	8 1/2	10	5 1/2	4	—	37
mit Kreosotöl, Schwefel-Baryum, Eisen-Oxyd und Zinkchlorid . .	Kies und Steinschlag	0,49—1,22 resp. 1,22*	8	10—12	6	8	12	6	15,41 resp. 7,24*	77,87 resp. 14,92*	38
theils mit Zinkchlorid, theils mit Kreosotöl	Kies, Porphir, Thon- und Glimmerschiefer . .	2	8	8—10	7	8	10—11	7	8	14,11	39
nicht	Sand	1	9	10*	5—6	9	12	6	8	100,0	40

	29	30	31	32					33
							(Forts.) **I. Allgemeine Be-**		
								(Forts.) **B. Oberbau**	
A. Deutsche Eisenbahnen.	Gewicht der Schienen oder des größeren Theils derselben pro laufenden Fuß.	Gewicht des kleineren Theils der Schienen pro laufenden Fuß.	Zahl der Jahre, seit denen die Schienen liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile					Material, aus dem die Schwellen bestehen.
				a. die schweren Schienen	b. die leichten Schienen	c. die Schienen. stühle	d. die Stoßverbindungen (Laschen)	e. die Nägel	
				bis jetzt erneuert sind.					
II. Privatbahnen.	Z.-Pfd	Z. Pfd.							
41 a. Lübeck-Büchener	22	20	17	50,71	—	—	—	—	Kiefernholz
b. Lübeck-Hamburger	22	20	3—4	—	—	—	—	—	Kiefernholz
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	21,1	18	bis 25	—*	—	—	—	—	Kiefernholz
43 a. Magdeburg-Halberstädter	23,1	20,2	bis 20	n. bek.	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
b. Magdeb.-Wittenbergesche	20,2	18,66	bis 20	n. bek.	—	—	—	—	Kiefernholz
44 Mecklenburgische	18	23	1—21	1	21	21	21	21	Kiefernholz
45 Neisse-Brieger	23	16,83 u. 20,57	4, 12 u. 14	0,64	85,40	—	0,64	0,64	Eichen- und ca. 2 Procent Kiefernholz
46 Niederschlesische Zweigbahn	18	22,7	bis 23	0,40	8,02	—	—	—	Eichenholz
47 Ostpreußische Südbahn	22,4	—	—	—	—	—	—	—	Kiefernholz
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	21	—	20 resp. 3	28,0	—	—	—	—	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz
b. Pfälzische Maximiliansb.	20	—	13 resp. 4	16,0	—	—	—	—	Eichen- und Buchenholz
c. Neustadt-Dürkheimer	21	—	3½	—	—	—	—	—	Buchen-, Erlen- und Eichenholz
d. Pfälzische Nordbahnen	20	—	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und ein kleiner Theil Eichenholz
49 Rechte Oder-Ufer-E.	22	16	12	8,0	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
50 Rheinische	22,5	18	1—30	10,5	80,0	72,5	11,0	60,0	Eichenholz und Eisen
51 Schleswigsche	19,3	18,32	13 resp. 3 u. 1	15,0	2,0	—	—	28,0	Eichen- und Föhrenholz
52 Taunus-E.	22	12,2—18,5	—*	—*	—	—	—	—	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz*
53 a. Thüringische	22,7	16	16*	33,29	78,34	32,13	38,0	56,06	Eichen- und Kiefernholz
b. Werra-E.	22	17	11	19,92	0,25*	10,28	3,66	23,24	Eichen- u. Buchenholz, äußerst. Sand- Aermürfel als Schienenunterlagen*
54 Tilsit-Insterburger	22,5	—	4½	2,63	—	—	—	—	Kiefernholz
B. Oesterreichische Bahnen.									
55 Ungarische Nordbahn	21	—	2	0,1	—	—	0,006	0,2	Eichenholz
56 Aussig-Teplitzer	22	18	—	—	—	—	—	—	Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Lärchen- und Eichenholz
57 Böhmische Nordbahn	20	—	1	—	—	—	—	—	Kiefernholz
58 Böhmische Westbahn	22,40	20,40	7 resp. ½	46,30	—	—	11,33	9,94	Eichen-, Kiefern- u. Tannenholz
59 Brünn-Rossitzer	20	23	13	—	—	—	—	—	Eichenholz
60 Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	22,40	20,0 u. 18,0	1—10	53,1	—	—	3,81	14,0	Eichen-, Kiefern- u. Tannenholz
b. Prag Weiwyhka			6	—	—	—	—	—	
c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . . .
61 Fünfkirchen-Barcs'er	21	—	1	—	—	—	—	—	Eichenholz
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	23,2	—	—	2,7	—	—	—	—	Eichen- und Föhrenholz
63 Graz-Köflacher	19,5	—	11	24,0	—	—	14,0	32,0	Lärchenholz
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	21	14	19 resp. 31	40,0	97,0	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	22,4	—	¾	—	—	—	—	—	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	22,86	8	10	91,15	46,32	—	3,31	23,09	Eichen-, Lärchen-, Kiefern- u. Fichtenholz
b. Pferde-Bahn	3,25	—	15—25	—	64,0	—	—	—	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	23,23	—	2½	0,41	—	0,53	0,37	3,03	Eichenholz
68 Mohacs-Fünfkirchener	23,10	—	14 resp. 11	5,09	—	—	—	—	Eichenholz
69 a. Oesterreichische nördliche	23,46	22,84	30—15	17,0	6,3	5,0	0,30	5,50	Eichen- und ein geringer Theil Föhrenholz
b. Oesterreichische südöstliche	23,46	22,84	30—15	11,5	9,0	4,1	0,25	5,2	Eichen- und ein geringer Theil Föhrenholz
c. Wien-Neu-Szönyer	23,46	20,59	30—15	7,0	7,2	3,0	0,1	4,0	Eichenholz
70 a. Südbahn, Oesterreichische	23	27	—	—	—	—	—	—	Eichen-, Lärchen- u. Buchenholz
b. Tiroler	22,4—22,66	—	11,2 resp. 10	—	—	—	—	—	Lärchen- und Eichenholz
71 Süd-Norddeutsche	22,94	19,15	10	33,187	—	—	7,92	33,86	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
72 Theiß-Bahn	22,3	17,3	9,79	7,61	—*	1,35	1,47	7,40	Eichenholz
73 Turnau-Kralup-Prager	18	—	4	4,49	—	—	1,04	2,92	Kiefernholz
C. Fremdländische Bahnen.									
74 Niederländische Staats-E.	21—23	—	1½—6	—	—	—	—	—	Eichen-, Tannen-, Lärchen- u. Kiefernholz, sowie Eisen
75 Lüttich-Mastrichter	22	—	9 resp. 1	2,0	—	—	—	1,0	Eichen- und Tannenholz
76 Niederländische Rhein-E.	24,16	17,64	1—25	10,0	80,0	—	50,0	80,0	Tannen-, Buchen- u. Eichenholz
77 a. Warschau-Wiener	21,2	18	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
b. Warschau-Bromberger	21,2	18	7	—	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz

34	35	36	37			38			39	40	

schreibung der Bahn.

(Konstruktion desselben).

Präparirt sind die Schwellen:	Material, aus dem die Bettung besteht:	Gewöhnliche Stärke der Bettung, in der die Schwellen liegen.	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert sind.	
			der Mittelschwellen.			der Schluß- oder Stoßschwellen.					
		Fuß.	Fuß.	Zoll.	Zoll.	Fuß.	Zoll.	Zoll.			
mit Chlorzink . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	8—10	—	41 a
mit Chlorzink . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	3—4	—	- b
mit Kupfervitriol . .	Kies	1	8	9 u. 10	6	8	10 u. 12	6	ca. 14	—*	42
theilweise mit Kupfervitriol resp. mit Zinkchlorid . .	Kies	1	8	9	6	8	12	6	14	—	43 a
theilweise mit Kupfervitriol resp. mit Zinkchlorid . .	Kies	1	8	9 u. 10	6	9	12	6	14	n. bek.	- b
mit Kupfervitriol . .	Kies	½—1	7½	10	6	9½	12	6	1—21	90	44
nicht	Kies	½	8	10	6	8	12	6	4	167,46	45
nicht	Kies	0,62-0,67	8	10	6	8 u. 9	10—12	6	10	100,40	46
nicht	Kies	1,17	8	10	6	8	12	6	—	—	47
Schwellen nicht, die kiefernen m. Quecksilbersublimat, d. buch. m. Kupfervitriol	Kies u. Sandsteinschotter	1½	8	9—12	6	8*	12	6	20 resp. 3	90	48 a
Schwellen nicht, die buchen. m. Kupfervitriol, einige mit Quecksilbersublimat	Kies u. Sandsteinschotter	1½	8	9—12	6	8,5*	12	6	13 resp. 4	50	- b
die Grienschwellen mit Quecksilbersublimat, die buchenen mit Kupfervitriol	Kies und Steinschotter	1½	8	9—12	6	—	—	—	3½	—	- c
die kiefernen mit Quecksilbersublimat	Steinschotter und Kies	1½	8	9—12	6	—	—	—	—	—	- d
nicht	Kies, eine kleine Strecke Kalkstein und Schlacke	1—1½	8	10	6	9	12	6	12	100,53*	49
mit 2 Theilen Steinkohlentheer und 1 Theil Kreosotöl . .	Kies, Basaltkleinschlag u. Hochofenschlacke . .	1,33	8	10	6	8	10	6	1—30	40,0	50
nicht	Kies und Sand . .	1,6	8	12 u. 11	6 u. 5½	8	10	5	7 u. 2½	100½ u. 0	51
mit Kreosotöl und Doppelchlorquecksilber*	Kies	0,6—1,8	8	10—11	5,5	8	12	6	10—15	n. bek.	52
nicht	Kies	1,0	8	9—10	5—6	9—10	12—14	5—6	15*	88,06	53 a
ein Theil der kiefernen mit Quecksilbersublimat. . .	Steinpackung und Kies	1½	8	10 u. 9	5 u. 6	9	11	6	6	51,33	- b
nicht	Kies	1,2	8	10	6	9	10	6	4½	1,16	54
nicht	Kies	1,25	7,5	oben 5 unten 9	6	7,5	oben 8 unten 12	6	2	0,45	55
nicht	Phenolith- u. Porphirschotter	1	7,5	9	6	7,5	12	6	5	15,0	56
nicht	Sturzpflaster, Schlägel u. Flußschotter . . .	1,13	7,55	7,56	6,04	7,55	11,55	8,05	1	—	57
nicht	Steingrundlage und darüber Schotter. . .	1,5	7,55	9	6	7,55	12	6	7	23,37	58
nicht	Grubenschotter . .	1,5	7,5	10	6	8	12	6	9	—	59
nicht	Kleinschlag, Kieselschotter und Sand, Schlacken	1,34	7,55	9—10	6	7,55	11—13	6	5—6 5 resp. 4	148,3 100,0	60a - b - c
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	
nicht	grober Sand . . .	1,5	7½	8	6	7½	12	6	1	—	61
nicht	Fluß-, Gruben- und Schlägelschotter . .	1,5	7,55	10,07	6,04	7,55	12,09	6,04	5	—	62
nicht	Kies	1,5	7,5	6—12	6	7,5	8—16	6	6	100,0	63
5000 Stück kiefern mit Chlorzink	Fluß- u. Schlägelschotter	1,5	7,5	12	6	7,5	14	6	8	—	64
nicht	Granit und Kiesel .	1,5	7,5	9	6	7,5	10,5	6	¾	—	65
nicht	Schotter	2	7,6—8	6—12	6	7,5—8	12	6	10	60,54	66 a
nicht	Schlägelschotter . .	1,5	12 u. 18	6	7	6	8	—	—	—	- b
nicht	Fluß-, Gruben- und Schlägelschotter . .	0,75	7,55	12	6	7,55	12	6	2½	0,18	67
nicht	Bruchsteine und Schlägelschotter	1,25	7,5	oben 6 unten 12	6	7,5	oben 9 unten 12	6	11,3	91,26	68
nicht	Fluß- und Schlägelschotter	1,4	8	5	5	8	8½	5½	7	10,5	69 a
nicht	Flußschotter . . .	1,4	8	5	5½	8	8½	5½	7,2	10,8	- b
nicht	Flußschotter . . .	1,4	8	5	5½	8	8½	5½	8	10,0	- c
mit Kupfervitriol . .	Schlägel-, Fluß- und Grubenschotter . .	1,5	7,5	9	6	7,5	12	6	—	—	70 a
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,5	7,5—8	10	6	7,5—8	12—14	6	2—7	—	- b
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,51	7,5	6	6	7,5	9	6	5	99,83	71
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,25	7,51	9	6	7,51	12	6	9,79	63,25	72
nicht	Sturzpflaster (9" hoch) u. 3" hoch a. Grubenschotter bestehend. Bett	1,5	7,5	6	6	7,5	9	6	4	0,52	73
mit Kreosot u. Kupfervitriol	Kies, Sand und Sand mit Kieseldeckung . .	2	8	10—11	5—6	8	10—11½	5—6	1½—6	—	74
nicht	Kies	1,59	8,28	6,9	3,5	8,28	7,4	3,7	7	40,0	75
mit Kreosotöl . . .	Sand und Kies . .	2	8,28	10,75	5,37	8,28	10,75	5,37	12	40,0	76
nicht	Kies	½	8	10	6	8	10	6	—	—	77 a
nicht	Kies	½	8	10	6	8	10	6	7	—	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **I. Allgemeine Be-**

C. Neigungs-Verhältnisse.

		41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
		Länge der horizontalen Strecken.	Das Steigen beträgt im Ganzen.	Das Fallen	Länge der geraden Strecken.	Länge der Strecken mit Steigung.							Die stärkste Steigung auf der Bahn beträgt:
						bis 1/1200.	von 1/1200 bis 1/600.	von 1/600 bis 1/400.	von 1/400 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/100.	von 1/100 bis 1/40.	von 1/40 und stärker.	
		Meilen.	Fuß.	Fuß	Meilen.	Meilen.							
	I. Staatsbahnen.												
1	Badische	42 295*	1825,6	799,77	87 843	2476*	1137	4329	16 306	19 313	5017	—	1 : 150
2	Bayerische	81 587	3629,5	3643,5	292 261	8048	10 191	10 885	34 808	107 143	12 615	1431	1 : 40
3	Braunschweigische	16 081	1897,54	1101,17	43 068	4068	1227	3048	9714	13 952	3786	—	1 : 53
4	Friedrich-Franz-E.	10 335	870,21	575,08	21 831	—	—	320	2734	9380	—	—	1 : 100
5	Main-Neckar-E.	5 644	225,58	180,0	19 690	1360	2310	1659	4250	—	—	—	1 : 333
6	Oldenburgische	11 901	211,04	208,90	19 979	691	759	850	2826	1761	—	—	1 : 175
7	Vebra-Hanauer	8 760	693,89	1010,17	24 290	1127	76	710	2856	7808	1257	—	1 : 100
8	Hannoversche	64 123	972,58	—	154 870	—	—	43 786*	81 468	21 643*	—	—	1 : 64
9	Main-Weser-B.	11 188	890,80	1158,42	33 599	926	107	877	947	13 384	264	—	1 : 100
10	Nassauische	14 519	524,19	397,35	24 144	6234	2368	1322	8203	3761	—	—	1 : 159
11	a. Niederschlesisch-Märkische	21 896	1513,62	1149,01	81 965	16 593	2005	2180	7215	25 256	—	—	1 : 116
	b. Schlesische Gebirgsbahn	11 352	1134,17	213,50	25 689	—	—	290	20	10 446	19 146	—	—
12	Preuß. Ostbahn	70 322	3360,32	3405,87	193 916	9038	7016	8587	26 577	38 987	134	—	1 : 100
13	Saarbrücker	10 616	332,38	692,64	18 110	300	680	650	1446	3112	—	—	1 : 100
14	Westfälische	29 421	1758,30	1676,16	78 790	9762	3855	3849	8686	10 792	6659	—	1 : 79
15	Sächsische östliche	14 950	—*	—*	32 182	3956	3498	460	2027	11 881	2641	2089	1 : 40
16	Sächsische westliche	37 796	—*	—*	73 116	245	150	346	7195	46 344	13 213	996	1 : 40
17	Württembergische	43 212	7638,20	3475,63	107 783	1199	1032	4290	25 398	59 248	16 621	1338	1 : 45
	II. Privatbahnen												
	a) unter Staatsverwaltung.												
18	a. Bergisch-Märkische	31 897	5041,86	4129,79	101 499	5263	2205	1922	8817	39 055	7137	3282	1 : 30
	b. Hessische Nordbahn	9 283	861,16	1050,02	20 495	—	—	358	2085	9397	—	—	1 : 100
19	a. Oberschlesische	15 173*	1020,55	651,63	46 666	2320*	2728	2830	5300	14 383	325	—	1 : 100
	b. Breslau-Posen-Glogauer	21 476	652,95	821,05	49 562	1320	1410	575	3119	8065	783	—	1 : 80
	c. Stargard-Posener	11 123	684,40	522,32	36 661	1860	805	1070	5599	9347	—	—	1 : 190
20	Rhein-Nahe-E.	9 320	956,43	409,26	17 373	—	301	619	1100	13 560	851	—	1 : 100
21	Wilhelms-Bahn	15 091	1229,63	761,58	32 309	1250	1520	1225	5388	11 461	1743	—	1 : 80
22	a. Gößnitz-Geraer	2 383	380,10	330,74	4 909	—	—	—	496	1350	1652	—	1 : 90
	b. Greiz-Brunner	301	62,29	337,57	1 471	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	1 974	302,98	302,93	4 187	—	—	—	90	3087	—	—	1 : 100
	b. Zittau-Reichenberger	1 351	447,07	90,23	3 033	—	—	—	883	3693	—	—	1 : 100
	b) in Privatverwaltung.												
24	Alberts-Bahn	628	291,34	—	2 611	—	—	—	331	2345	296	—	1 : 95
25	Altona-Kieler	16 710	1052,06	1044,52	46 598	3911	884	3396	8482	7392	—	—	1 : 100
26	Bayerische Ostbahnen	44 201	2228,88	2488,8	108 929	3881	2832	2601	12 596	29 671	—	—	1 : 100
27	Berlin-Anhaltische	19 203	990,40	670,97	71 810	18 096	2359	5390	17 869	6280	—	—	1 : 150
28	Berlin-Görlitzer	26 550	818,93	231,04	45 467	1100	3260	1740	6033	9974	—	—	1 : 150
29	a. Berlin-Hamburger	25 608	337,02*	427,19*	65 946	1242*	4401	4827	9001	632	—	—	1 : 1 28*
	b. Hamburg-Bergedorfer		11,40*	44,82*									
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8 875	197,19	162,42	31 747	11 134	2675	4455	182	150	—	—	1 : 200
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	17 557	820,90	614,37	46 584	1890	240	2660	11 700	5879	—	—	1 : 144
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	11 046	753,37	824,51	34 481	790	700	1015	5286	10 144	—	—	1 : 150
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	24 651	781,83	911,25	49 738	648	523	1908	3532	8253	—	—	1 : 150
32	Breslau-Schweidn.-Freiburger a. Bresl.-Hermsdorf.	3 424	1113,29	47,13	15 126	1510	530	1250	2501	6990	2252	940	1 : 50
	Breslau-Schweidn.-Freiburger b. Liegnitz-Frankenst.	7 149	857,05	332,72	19 586	940	100	360	2727	7650	1825	—	1 : 85
33	Frankfurt-Hanauer	2 046	35,99	4,75	5 397	2947	935	—	467	—	—	—	1 : 500
34	Glückstadt-Elmshorner	4 963	50,80	61,0	6 329	394	—	188	479	481	—	—	1 : 200
35	Hessische Ludwigs-E.	29 925	862,91	370,33	44 074	2477	1062	1036	2340	11 027	193	—	1 : 75
36	Homburger	1 081	85,21	307,11	3 487	748	—	—	—	264	347	—	1 : 66
37	Kirchheimer	240	—	20,34	1 650	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	46 236	2298,2	1704,44	108 512	4928	3125	1961	16 087	19 685	4178	—	1 : 63
39	Leipzig-Dresdener	19 018	1069,32	1310,95	38 911	1075	842	1097	3694	14 088	—	—	1 : 100
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	287	—	22,95	1 449	—	—	—	—	—	—	—	—

53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	

schreibung der Bahn.

gerade Strecken und Curven.

Länge der Strecken mit Fall:							Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:	Länge der Strecken in Curven.							Der kleinste Radius der Curven beträgt:	
bis 1/1200.	von 1/1200 bis 1/600.	von 1/600 bis 1/400.	von 1/400 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/100.	von 1/100 bis 1/50.	von 1/50 und stärker.		bis 1000	von 1000 bis 800	von 800 bis 600	von 600 bis 400	von 400 bis 200	von 200 bis 100	von 100 Ruthen Radius und weniger.		
Ruthen.		Ruthen		Ruthen.		rth.		Ruthen Radius.		Ruthen Radius.		Ruthen Radius.		Rth.		
1759*	939	1092	6849	6887	1575	—	1 : 63	3121*	650	1633	4875	7080	4176	596	61,33	1
24 897	5406	12 541	33 881	88 154	14 805	1356	1 : 50	10 254	5452	12 219	23 574	53 829	35 308	11 880	48,75	2
2778	1091	1129	6680	6302	2857	—	1 : 80	454	920	1918	5611	13 887	6566	287	96,98	3
—	—	—	1140	6961	—	—	1 : 100	256	275	2034	2221	4019	234	—	200,0	4
1534	1117	—	5195	—	—	—	1 : 333	—	103	202	646	211	1259	77	93,0	5
938	218	439	1763	3092	—	—	1 : 175	—	354	1374	1297	1630	520	84	93,0	6
306	649	2249	3643	4099	4855	—	1 : 100	—	—	824	152	7779	5347	—	122,22	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 056*	—	26 169*	5923	—	76,0	8
4293	1192	420	4137	14 844	290	—	1 : 100	—	—	711	1032	11 559	5807	162	66,38	9
2717	1505	475	6513	2652	—	—	1 : 159	—	93	—	1819	8220	10 391	5603	79,66	10
—	500	1964	6465	19 174	—	—	1 : 114	173	4130	989	7110	8331	388	162	50,0	11 a
—	- -	—	—	--	—	—	—	in Kol. 62	248	in Kol. 62	1622	2037	7696	3055	100,0	- b
5680	4762	4072	17 172	49 177	131	—	1 : 100	8834	1371	14 024	11 388	10 367	1500	254	50,0	12
3340	60	1804	6220	5346	—	—	1 : 100	—	30	61	2009	8427	3906	1010	90,0	13
3894	2 322	2766	5808	8104	7880	—	1 : 60	740	580	1801	4838	13 715	3331	—	150,0	14
1203	1008	590	930	8585	1222	—	1 : 100	231	—	672	3519	12 049	4953	1434	60,0	15
—	586	403	1399	19 818	12 189	—	1 : 77	822	438	1046	3088	15 132	26 390	20 648	45,12	16
1955	1616	3943	5096	31 994	5221	—	1 : 65	124	236	3169	8023	26 757	34 530	6179	29,68	17
4154	623	1060	10 678	37 939	8856	—	1 : 71	1134	1002	2060	9227	27 338	17 462	3365	50,0	18 a
523	532	382	2356	12 544	—	25	1 : 36	—	—	—	—	8891	5745	2122	53,47	- b
440*	914	300	3975	8835	540	—	1 : 100	—	2670*	3757	2633	1713	549	75	90,0	19 a
100	2969	661	3698	10 101	1475	—	1 : 100	—	—	—	3480	1732	574	404	62,50	- b
950	2024	721	4101	7661	—	—	1 : 200	—	672	96	3583	4172	77	—	200,0	- c
—	—	742	1381	1849	2391	—	1 : 100	—	669	186	102	2427	11 091	502	100,0	20
792	—	1581	2307	5756	1545	—	1 : 80	942	1202	770	4884	6764	1907	—	100,0	21
—	—	—	—	954	2405	—	1 : 85	—	—	—	—	447	2326	1558	75,20	22 a
—	—	—	—	—	2419	—	1 : 85	—	—	—	—	56	1048	145	90,0	- b
—	—	—	612	2907	350	—	1 : 90	—	—	499	696	3127	511	—	120,30	23 a
—	—	—	301	872	—	—	1 : 100	—	—	473	351	1525	1718	—	105,27	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	834	113	75,0	24
597	551	2605	13 700	6542	—	—	1 : 100	200	—	766	4526	8672	3795	146	30,0	25
3800	2147	9549	19 711	29 133	—	—	1 : 100	34	253	1815	3128	22 399	21 993	1571	77,50	26
7982	600	3967	7227	6797	—	—	1 : 150	436	8369	2347	3807	3195	4577	255	94,50	27
490	550	668	1764	3106	—	—	1 : 200	—	460	79	1421	6457	1351	—	175,0	28
10490*	6238	5734	9688	1579	—	—	1:300* / 1:228*	—	3474*	1070	5808	2937	179*	26*	250,0* / 62,9*	29
4711	888	1905	4239	—	—	—	1 : 300	828	—	2949	2734	716	90*	—	150,0	30
2621	789	2392	4627	8749	—	—	1 : 150	557	1680	558	3810	4949	777	100	58,33	31 a
30	701	401	3311	12 486	—	—	1 : 150	88	325	1205	2220	7223	—	115	60,0	- b
2466	—	4498	3705	10 707	—	—	1 : 150	2666	325	1801	3896	1856	319	290	60,0	- c
—	—	—	—	634	—	—	1 : 150	—	280	—	2751	—	432	1445	50,0	32
—	—	150	1450	2305	1100	—	1 : 85	44	—	—	2205	3246	675	—	200,0	
—	—	—	186	—	—	—	1 : 496	245	—	575	341	—	—	23	79,65	33
327	—	1071	435	492	—	—	1 : 200	—	16	—	1381	924	180	—	182,55	34
465	133	1540	1983	4189	313	—	1 : 74	470	845	798	2230	6406	2012	204	95,58	35
—	—	202	90	744	1345	—	1 : 67	—	—	149	—	233	906	55	95,24	36
—	—	—	—	1292	198	—	1 : 90	180	—	—	—	—	—	—	—	37
9950	4572	5687	14 664	10 457	3940	—	1 : 80	477	1606	488	4928	13 560	14 330	1568	40,0	38
496	—	135	3466	13 807	—	—	1 : 100	1090	403	2006	1724	5553	2300	5528	60,11	39
—	233	697	388	—	—	—	1 : 500	—	—	—	—	—	—	155	30,99*	40

		15	16			17					18			
						I. Allgemeine Be=								
						A. Bahnkörper (baulich								
		Der Bahndamm hat eine Kronenbreite von Fuß.	Tunnels.			Brücken, größere (über 30 Fuß lichte Weite jeder Oeffnung).					Brücken, kleinere (unter 30 Fuß lichte Weite jed. Oeffn.			
			a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller. Rth.	c. Länge des größten. Rth.	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. größte Weite einer Jochöffnung. Fuß.	e. Länge der größten Brücke. Fuß.	a. ganz massive. Anz.	b. eiserne. Anz.	c. hölzerne. Anz.	d. geringste Weite einer Jochöffnung Fuß.
	A. Deutsche Eisenbahnen.													
	II. Privatbahnen.													
41	a. Lübeck-Büchener	15	—	—	—	—	1	—	34	—	30	1	—	4
	b. Lübeck-Hamburger	25	—	—	—	2	2	1	55	132	41	4	8	4
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	22,5, 24 resp. 15	—	—	—	3	1	6	55	1160	160	1	50	5
43	a. Magdeburg-Halberstädter	15—24	—	—	—	1	3	—	100	718	120	98	24	2
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	24	—	—	—	1	2	1	171	3985	89	31	3	2
44	Mecklenburgische	26	—	—	—	—	4	—	40	240	35	10	2	4
45	Neisse-Brieger	18	—	—	—	—	—	—	—	—	33	3	—	3
46	Niederschlesische Zweigbahn	16	—	—	—	4	1	—*	42	600	33	4	9	5
47	Ostpreußische Südbahn	15	—	—	—	7	5	—	54	170	174	21	—	4
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	25,49 resp. 14,54	13	1086	358	1	3	—	327	1017	144	37	2	7
	b. Pfälzische Maximiliansb.	25,49	—	—	—	1	—	—	38	82	64	3	—	7
	c. Neustadt-Dürkheimer	14,54	—	—	—	—	—	—	—	—	15	6	—	6,5
	d. Pfälzische Nordbahnen	18	1	37	—	—	—	—	—	—	22	5	—	5
49	Rechte Oder-Ufer-E.	18	—	—	—	1	3	—	60	394	26	19	—	10
50	Rheinische	26*	9	1197	432	5	14	1	308	924	66	24	3	6
51	Schleswigsche	18	1	7	—	—	6	—	66	66	50	46	—	3
52	Taunus-E.	23,9 resp. 12,77*	—	—	—	1	1	—	41	166	25	5	—	6,4
53	a. Thüringische	26 resp. 15*	2*	33,33	23	42	10	6	70	1080	54	9	6	10
	b. Werra-E.	24	1	145	—	12	—	—	40	251	28	3	—	9
54	Tilsit-Insterburger	18	—	—	—	2	—	—	48	355	25	—	—	3
	B. Oesterreichische Bahnen.													
55	Ungarische Nordbahn	14	—	—	—	—	—	14	28	84	21	—	2	18
56	Aussig-Teplitzer	25 resp. 14*	—	—	—	—	1	—	36	60	24	5	—	24
57	Böhmische Nordbahn	14	—	—	—	—	—	—	—	—	22	5	—	9
58	Böhmische Westbahn	12,09	—	—	—	7	7	—	97	536	111	21	11	12
59	Brünn-Rossitzer	12,5	—	—	—	—	—	1	36	178	7	11	1	14
60	Buschtöhrader	a. Kralup-Kladno. 28,2	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	9
		b. Prag-Wejhybka 14,1	1	27,7	27,7	—	—	—	—	—	8	1	—	12
		c. Pferde-Bahn —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er	18,67	—	—	—	—	1	—	40	40	1	7	—	12
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	14,1	—	—	—	6	34	3	124,8	336	112	62	82	6,0
63	Graz-Köflacher	12,045	1	27	27	—	—	7	60	198	1	—	4	12
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	14 resp. 24,18	1	69	69	139	59	55	63	1500	550	114	106	14
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	12,5	—	—	—	—	—	5	60	300	—	—	1	—
66	Kaiserin Elisabeth	a. Lokom.-Bahn. 25,179	3	222	82	10	40	1	108	653	27	47	7	6
		b. Pferde-Bahn. 10—12	—	—	—	—	—	31	72	132	36	—	75	5
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	13,091	—	—	—	—	11	5	121	906	42	50	57*	2
68	Mohacs-Fünfkirchener	13,6	—	—	—	2	2	—	54	95	79	19	2	2
69	a. Oesterreichische nördliche	24,0	19	1144	135	16	15	—	78,5	501	97	47	10	12
	b. Oesterreichische südöstliche	12 und 22	1	187	187	15	21	1	181	1535	70	34	4	12
	c. Wien-Neu-Szönyer	12 resp. 22	—	—	—	—	2	2	24	360	1	14	4	9,6
70	a. Südbahn, Oesterreichische	14 und 25	41	2959	380	46	115	3	181	1393	145	371	60	2
	b. Tiroler	25—26	23*	1432	230	21	21	—	188	2877	44	24	—	10
71	Süd-Norddeutsche	12	9	617	170	3	1	5	85	1510	108	15	8	6
72	Theiß-Bahn	14	—	—	—	1	14	21*	72	1632	—	38	5	15
73	Turnau-Kralup-Prager	12	—	—	—	—	7	—	—	674	39	2	4	15
	C. Fremdländische Bahnen.													
74	Niederländische Staats-E.	32	—	—	—	—	60	—	478	2141	8	192	—	3
75	Lüttich-Mastrichter	28,67	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6	2	1
76	Niederländische Rhein-E.	23 und 28	—	—	—	—	3	—	159	821	—	21	85	6
77	a. Warschau-Wiener	27	—	—	—	—	4	—	32	370	142	95	—	4
	b. Warschau-Bromberger	27	—	—	—	2	6	—	45	300	31	30	—	4

19	20								21		22		23			

schreibung der Bahn.

Beschaffenheit desselben, Kunstbauten ꝛc.).

Durchlässe.	Viadukte.								Dämme (von 5 Fß. u. darüber).		Einschnitte (von 3 Fß. u. tiefer).		Kommunikationswege ꝛc.,			
	a. Zahl derselben.	b. Gesammtlänge aller.	c. Länge der größten Viadukte.		d. Höhe der größten Viadukte.		e. Bogenzahl der größten Viadukte.		a. Gesammtlänge aller.	b. größte Höhe.	a. Gesammtlänge aller.	b. größte Tiefe.	a. die im Niveau der Bahn liegen u. von d. Wärtern geschlossen werden müssen (Wege-Uebergänge).	b. die über die Bahn geführt sind (Ueberbrückungen Wege-Ueberführungen).	c. die unter der Bahn durchgehen (Unterbrückungen, Wege-Unterführungen, Durchfahrten).	
Anz.		Rth.	Fuß.		Fuß				Rth.	Fuß	Rth.	Fuß.	Anz.	Anz.	Anz.	
19	—	—	—	—	—	—	—	—	3485	54	2303	29	66	2	7	41a
79	—	—	—	—	—	—	—	—	4335	48	5533	33	138	5	4	- b
in Kol. 18	—	—	—	—	—	—	—	—	7091	29	8962	25	210	6	9	42
" " 14	—	—	—	—	—	—	—	—	11410	34	6190	36	290	4	12	43a
" " 15	—	—	—	—	—	—	—	—	10700	18	2370	27	139	5	7	- b
138	—	—	—	—	—	—	—	—	12552	44	8378	40	166	8	15	44
10	—	—	—	—	—	—	—	—	3284	23	1456	42	133	3	8	45
17	—	—	—	—	—	—	—	—	5306	26	2328	13	185	—	6	46
158	—	—	—	—	—	—	—	—	22320	53	8139	32	284	1	8	17
441	—	—	—	—	—	—	—	—	13120	51	7770	80	199	7	35	48a
154	—	—	—	—	—	—	—	—	7723	53	4490	35	63	15	16	- b
41	—	—	—	—	—	—	—	—	1230	48	1280	30	20	6	7	- c
110	—	—	—	—	—	—	—	—	2430	14	1500	22	62	2	2	- d
129	—	—	—	—	—	—	—	—	9960	18	4010	15	268	1	13	49
781	14	405	994	—	112	—	29	—	61601	86	18790	93	786	88	42	50
153	—	—	—	—	—	—	—	—	2845	23	7545	29	242	3	2	51
132	2	15	121,5	—	21,7	—	6	—	3970	21	2091	17	73	—	7	52
683	4	90,6	380	—	35	—	9	—	35940	70	16022	64	376	34	116	53a
531	—	—	—	—	—	—	—	—	21978	69	14176	52	201	10	55	- b
39	—	—	—	—	—	—	—	—	3762	38	3229	27	67	5	5	54
114	1	6	75,8	—	23,5	—	2	—	16640	32	2920	47	111	1	—	55
91	1	402	483	—	24	—	14	—	3423	46	1153	24	46	—	22	56
52	—	—	—	—	—	—	—	—	4887	31	3024	29	44	4	18	57
312	1	38	456	—	121	—	3	—	23173	121	11652	60	257	11	75	58
35	—	—	—	—	—	—	—	—	3532	30	2942	24	39	2	12	59
88	—	—	—	—	—	—	—	—	3267*	30	1828	31	26	18	in Kol. 23b	60 a
97	—	—	—	—	—	—	—	—	1786*	25	1539	31	25	10	" " 23b	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
38	—	—	—	—	—	—	—	—	6643	29	1645	26	63	—	1	61
150	4	38,61	150	—	68,7	—	36,3	—	73400	69	12953	36	208	3	240	62
50	10	30	59	—	28	—	2	—	4695	28	1447	33	47	2	7	63
424	19	826	1104	—	—	—	42	—	87442	60	19241	—	852	109	162	64
300	—	—	—	—	—	—	—	—	12463	54	6560	—	207	12	62	65
564	3	124	504	—	73	—	9	—	73499	78	24658	63	644	12	207	66a
327	—	—	—	—	—	—	—	—	12120	60	16534	40	379	15	28	- b
147	—	—	—	—	—	—	—	—	39165	48	5572	26	275	10	—*	67
36	—	—	—	—	—	—	—	—	5615	47	3853	42	46	1	19	68
680	31	731	3227	—	30	—	79	—	73194	45	26410	88	468	24	272	69a
262	6	122	537	—	60	—	9	—	104037	48	23200	57	474	3	54	- b
50	1	19	233	—	20	—	7	—	12492	22	4705	25	80	1	12	- c
1724	56	1723	2121	(1871) (1628)	123	(122) (117)	42	—	201934	84	70464	131	1362	480	in Kol. 23b	70a
498	2*	475	5692	—	30	—	174	—	60676	80*	22636	60	267	13	185	- b
393	23	241	654	—	97	—	9	—	16941	93	14878	78	433	27	141	71
240	—	—	—	—	—	—	—	—	61748	31	5216	29	512	1	21	72
120	1	41	498	—	100	—	3	—	6064*	97	5104	43	107	2	23	73
454	—	—	—	—	—	—	—	—	37312	57	15385	40	992	19	54	74
1	—	—	—	—	—	—	—	—	2610	9,56	2368	12,75	34	—	1	75
113	—	—	—	—	—	—	—	—	18000	39	3854	86	176	4	14	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	24740	43	20200	29	263	2	15	77a
36	—	—	—	—	—	—	—	—	16420	49	4100	46	130	—	7	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**

B. **Oberbau** (Konstruktion desselben).

		24	25	26	27	28
		Länge der Geleise:				
		durchgehendes Hauptgeleise. Ruthen.	zweites Geleise. Ruthen.	Bahnhofs-, Ausweichungs- u. sonstige Nebengeleise. Ruthen.	zusammen. Ruthen.	Namen und Ort der Fabriken, aus denen die Schienen bezogen sind.
	I. Staatsbahnen.					**Aus den Fabriken:**
1	Badische	220 602	78 586	42 017	341 205	ad 1. 2. 3. 4. 8. 17. 18. 19.
2	Bayerische	442 050	28 520	58 026	528 596	" 1. 4. 7. 12. 14. 16. 17. 18. 19. 34. 37. 38. 62.
3	Braunschweigische	72 711	38 248	23 699	134 658	" 3. 45.
4	Friedrich-Franz-E. . . .	30 870	—	4726	35 596	" 9.
5	Main-Neckar-E.	23 260	20 500	6920	50 680	" 1. 3. 7. 8. 12. 18. 30.
6	Oldenburgische	25 238	—	4651	29 889	" 1. 2. 9.
7	Bebra-Hanauer	38 394	—	12 026	50 420	" 1. 2. 4.
8	Hannoversche	211 018	110 084	61 638	382 740	" 1. 2. 3. 6. 7. 9. 11. 26. 28. 32. 44.
9	Main-Weser-B.	52 851	52 851	17 006	122 708	" 2. 3. 4. 6.* 8.
10	Nassauische	50 232	3446	20 986	74 664	" 2. 3. 4. 7. 12. 17.
11	a. Niederschlesisch-Märkische	102 620	102 612	46 380	251 612	" 2. 3. 5. 11. 13. 20. 21. 23. 49. 50. 61. 67.
	b. Schlesische Gebirgsbahn .	41 254	—	15 789	57 043	" 1. 2. 3. 4. 6. 20. 21. 49. 52.
12	Preuß. Ostbahn	242 340	80 252	62 987	385 579	" 2. 3. 4. 5. 6. 8. 11. 12. 18. 23. 24. 26. 52.
13	Saarbrücker	33 554	8520	29 179	71 253	" 1. 4. 7. 16. 17. 18. 19. 22. 42.
14	Westfälische	103 798	31 088	32 717	167 603	" 1. 2. 3. 7. 8. 11. 22. 23. 32. 80.
15	Sächsische östliche . . .	55 040	47 540	16 473	119 053	" 2. 3. 5. 6. 10. 13. 14. 53. 66. 72.
16	Sächsische westliche . . .	140 680	81 780	46 667	269 127	" 3. 4. 6. 12. 14. 22. 37. 53. 81. 82.
17	Württembergische	187 880	40 540	ca. 40000	ca. 268 420	" 2. 4. 11. 12. 18. 19. 20. 43. 63.
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltung.					
18	a. Bergisch-Märkische . .	163 526	67 146	98 037	328 709	" 1. 2. 3. 4. 6. 7. 8. 11. 22. 23. 25. 32.
	b. Hessische Nordbahn . .	38 371	7648	5837	51 856	" 2. 3. 7. 18.
19	a. Oberschlesische	67 416	52 278	36 750	156 444	" 1. 5. 7. 11. 20. 21. 22. 24. 25. 30. 32.
	b. Breslau-Posen-Glogauer	54 875	—	7588	62 463	" 2. 3. 5. 20. 21. 22. 24. 32.
	c. Stargard-Posener . . .	45 261	—	8045	53 306	" 3. 5. 20. 30.
20	Rhein-Nahe-E.	32 260	—	11 235	43 495	" 4. 16. 17. 18. 19. 42.
21	Wilhelms-Bahn	48 900	—	12 912*	61 812	" 5. 21.
22	a. Gößnitz-Geraer . . .	9240	60	2027	11 327	" 2. 14.
	b. Greiz-Brunner . . .	2720	—	580	3300	" 14.
23	a. Löbau-Zittauer . . .	9020	80	1032	10 132	" 5. 14.
	b. Zittau-Reichenberger . .	7100	—	4445	11 545	" 5. 10. 14. 29.
	b) in Privatverwaltung.					
24	Alberts-Bahn	3600	—	4363	7963	" 3. 5.
25	Altona-Kieler	64 480	29 905	9293	103 678	" 1. 7. 9. 13. 28. 54. 55.
26	Bayerische Ostbahnen . .	162 545	1152	39 193	202 890	" 1. 2. 3. 4. 11. 16. 21.
27	Berlin-Anhaltische . . .	94 788	41 644	23 734	160 166	" 5. 6. 24.
28	Berlin-Görlitzer	55 200	—	7335	62 535	" 2. 4. 5. 8. 25. 26. 83.
29	a. Berlin-Hamburger . .	79 440	76 000	21 933	177 373	" 1. 7. 12. 13. 20. 21. 26. 50. 68.
	b. Hamburg-Bergedorfer .					
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	39 054	37 997	11 656	88 707	" 2. 3. 12. 23. 45.
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	59 015	21 814	18 363	99 192	" 1. 2. 3. 5. 6. 8. 25. 35. 54.
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	45 910	—	9981	55 891	" 9. 35.
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	60 891	—	13 537	74 428	" 1. 2. 3. 6. 8. 25.
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	45 790	—	13 948	59 738	" 5. 13. 21. 30.
33	Frankfurt-Hanauer . . .	6581	4216	1971	12 768	" 1. 2. 17.
34	Glückstadt-Elmshorner . .	8830	—	1818	10 648	" 7. 9. 29. 55.
35	Hessische Ludwigs-E. . .	53 452	10 466	18 738	82 656	" 1. 2. 4. 7. 12. 13. 17. 19.
36	Homburger	4820	—	544	5364	" 1.
37	Kirchheimer	1730	—	610	2340	" 17.
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	145 283	80 277	77 083	302 643	" 1. 2. 3. 4. 6. 8. 11. 12. 22. 23. 26. 42. 43. 84.
39	Leipzig-Dresdener . . .	58 611	33 344	15 626	107 581	" 1. 6. 7. 14.
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	1604	—	115	1719	" 4.

Die verschiedenen Fabriken heißen:

1) Gesellschaft „Phönix" in Laar bei Ruhrort.
2) Jacobi, Haniel u. Huyssen zu Gute-Hoffnungshütte.
3) Hörder Bergwerks- u. Hüttenverein.
4) Eberhard Hösch u. Söhne zu Düren.
5) Laurahütte in Oberschlesien.
6) Berg- u. Hüttenverein „Neuschottland" zu Horst bei Steele.
7) Funke und Elbers in Hagen.
8) Henrichshütte bei Hattingen.
9) Bölckow und Vaughan in Middlesborough in England.
10) Eisenw. Witkowitz und Zöbtau in Mähren.
11) C. Ruetz u. Comp. zu „rothe Erde" bei Aachen.
12) Michiels u. Comp. (jetzt Gesellschaft Phönix) zu Eschweiler-Aue.
13) Guest, Lewis u. Comp. zu Dowlais in Wales.
14) Königin Marienhütte bei Zwickau.
15) Gebr. Klein zu Stephanau in Mähren.
16) Gebr. Krämer zu St. Ingbert.
17) Saarbrücker Eisenhütten-Gesellschaft in Burbach.
18) A. Krämer auf der Quint b. Trier.
19) Gebr. Stumm zu Neunkirchen.
20) Actien-Gesellsch. „Minerva" in Oberschlesien.
21) Pielahütte b. Rudzinitz in Oberschl. (v. Ruffer u. Comp.)
22) Krupp in Essen.
23) Falkenroth u. Comp. in Haspe.
24) Königshütte in Oberschlesien.
25) Aachener Hütten-Actien-Verein zu „rothe Erde" bei Aachen.
26) G. Arndt u. Comp. zu Dortmund.
27) Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft zu Prag.
28) Rhymei Iron u. Comp. in England.
29) Hermannshütte in Böhmen (d. Prager Eisen-Industrie-Ges. gehörig).
30) Bayley Brothers in Liverpool.
31) Eisenwerk Zeltweg in Steiermark.
32) Bochumer Verein für Bergbau- und Gußstahl-Fabrikation.
33) Prevali u. Neuberg in Steiermark.
34) Société J. Cockerill in Seraing.
35) Bayley Brothers in Nant-y-Glo in Wales.
36) Eisenw. Brezowa in Rhonitz (Ungarn).
37) Maximilianshütte bei Haidhof (Regensburg).
38) Lindheim's Josefshütte in Böhmen.
39) Industrie-Verw. Teschen in Schlesien.
40) Etablissement Reschitza in Ungarn.
41) Société Selessin in Lüttich.
42) Stiring-Wendel zu Hayange.

24	25	26	27	28

(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**

B. **Oberbau** (Konstruktion desselben).

A. Deutsche Eisenbahnen.	Länge der Geleise: durchgehendes Hauptgeleise. Ruthen.	zweites Geleise. Ruthen.	Bahnhofs-, Ausweichungs- u. sonstige Nebengeleise. Ruthen.	zusammen. Ruthen.	Namen und Ort der Fabriken, aus denen die Schienen bezogen sind.	
					Aus den Fabriken:	Die verschiedenen Fabriken heißen:
II. Privatbahnen.						
41 a. Lübeck-Büchener	12 666	—	4 230	16 896	ad 56. 71.	43) J. Talbot u. Comp. zu „rothe Erde" bei Aachen.
b. Lübeck-Hamburger	16 667	—	4 793	21 460	= 56.	44) W. Lind u. Comp. in London.
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	38 353	31 543	15 105	85 001	= 1. 2. 3. 6. 7. 11.	45) Bagnal u. Comp. zu Staffordshire.
43 a. Magdeburg-Halberstädter	48 857	12 096	21 695	82 648	= 3. 8.	46) Eisenwerk Buchscheiden in Kärnthen.
b. Magdeb.-Wittenbergesche	28 486	664	6 129	35 279	= 3. 8. 35. 85.	47) Rossitzer Eisenwerk.
44 Mecklenburgische	38 904	—	8 906	47 810	= 9. 44. 69.	48) Eisenw. Ternitz in Nieder-Oesterreich.
45 Neisse-Brieger	11 669	—	1 221	12 890	= 5. 20. 24.	49) Alvenslebenhütte b. Schwientochlowitz.
46 Niederschlesische Zweigbahn	19 070	—	4 691	23 761	= 1. 5. 13. 24.	50) Bayley Brothers in South-Wales.
47 Ostpreußische Südbahn	60 410	—	7 976	68 386	= 1. 2. 3. 4. 8. 11. 23. 25.	51) Etablissement „Anina" in Ungarn.
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	48 660	34 880	17 060	100 600	= 2. 4. 12. 16. 18. 19.	52) M. Oppenheim's Söhne in Berlin.
b. Pfälzische Maximiliansb.	16 160	8 205	1 975	26 340	= 16.	53) John Brown in Sheffield.
c. Neustadt-Dürkheimer	3 611	—	929	4 540	= 16.	54) Société Anonyme de Marcinelle et Couillet in Belgien.
d. Pfälzische Nordbahnen	7 647	—	1 570	9 217	= 16.	55) Dittmann u. Brix in Flensburg.
49 Rechte Oder-Ufer-E.	54 258	—	11 023	65 281	= 4. 5. 20. 21. 86.	56) Aberdare u. Comp. bei Cardiff in Wales.
50 Rheinische	133 341	83 187	64 677	281 205	= 1. 2. 3. 4. 6. 8. 22. 25.	57) Grazer Eisenwerk (der Südbahn-Gesellschaft gehörig).
51 Schleswigsche	61 350	—	7 814	69 164	= 87.	58) Bloudian u. Comp. in Thyle le Chateau.
52 Taunus-E.	13 328	8 246	4 178	25 752	= 1. 4. 13. 17. 70.	59) Ertel u. Comp.
53 a. Thüringische	77 107	54 150	17 479	148 736	= 1. 3. 23. 24. 26. 28.	60) Schulte u. Schemann in Hamburg.
b. Werra-E.	45 433	—	10 317	55 750	= 1. 2. 4. 11. 14.	61) Dortmunder Bergbau- u. Hüttenverein.
54 Tilsit-Insterburger	14 470	—	2 186	16 656	(Aus englischen Fabriken, Firma nicht bekannt.)	62) Thompson u. Ferman in London.
B. Oesterreichische Bahnen.						63) Piepenstock u. Comp. zu Hermannshütte bei Hörde.
55 Ungarische Nordbahn	33 399	—	7 358	40 757	ad 36.	64) Zwilchenbarth u. Comp. in Liverpool.
56 Aussig-Teplitzer	7 510	—	6 120*	13 630	= 10. 27. 29. 35.	65) Ebben Vale u. Comp. in London.
57 Böhmische Nordbahn	11 959	—	3 142	15 101	= 10. 27.	66) Bayley Brothers u. Comp. zu Cardiff in England.
58 Böhmische Westbahn	51 524	—	9 515	61 039	= 6. 15. 29.	67) J. Baynad u. Cons. in Westbrommerich bei Birmingham.
59 Brünn-Rossitzer	7 460	—	2 100	9 560	= 47.	68) Cargill u. Comp. in Newcastle.
60 Buschtéhrader a. Kralup-Kladno	7 216	—	4 556	11 772	= 6. 15. 29.	69) Losh, Will u. Bell das.
60 Buschtéhrader b. Prag-Weipydka	7 568	—	1 857	9425	= 6. 15. 29.	70) Remy auf dem Rasselstein bei Neuwied.
60 Buschtéhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	= 9.	71) Monkland u. Comp. in England.
61 Fünfkirchen-Barcs'er	17 987	—	1 493	19 480	= 40. 51.	72) New-British Iron Comp. in Wales.
62 Galizische Carl-Ludwigs-B.	93 612	—	18 748	112 360	= 10. 36. 78.	73) Eisenwerk Ebenau bei Salzburg.
63 Graz-Köflacher	10 550	—	3 366	13 916	= 28. 31. 40.	74) Eisenwerk Adolphsthal bei Budweis.
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	160 526	48 160	53 747	262 433	= 10. 15. 31. 33. 39. 46. 48.	75) Mounsey, Janson u. Comp. zu Sunderland in England.
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	36 140	—	4 862	41 002	= 77.	76) Eisenwerk Wolfsberg in Kärnthen.
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	114 355	16 660	34 652	165 667	= 6. 27.	77) Eisenwerk zu Wilkischen u. Nürschan (der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörig).
66 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	34 740	—	2 802	37 542	= 38. 73. 74.	78) Carlshütte in Oesterreich-Schlesien.
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	70 220	—	10 686	80 906	= 10. 15.	79) Société Montigny in Charleroi.
68 Mohacs-Fünfkirchener	16 162	—	4 886	21 048	= 10. 15. 31. 33. 36. 39. 48.	80) Steinhauser Hütte zu Witten.
69 a. Oesterreichische nördliche	124 600	31 000	40 674	196 274	= 1. 6. 9. 10. 15. 19. 27. 31. [33. 40. 51.	81) Funke u. Hueck in Hagen.
b. Oesterreichische südöstliche	183 140	32 200	63 475	278 815		82) Carl Asbeck u. Comp. in Hagen.
c. Wien-Neu-Szönyer	41 520	—	16 860	58 380		83) C. Nuetz u. Comp. in Dortmund.
70 a. Südbahn, Oesterreichische	420 620	141 360	54 854	616 834	= 10. 15. 27. 31. 33. 46. 47. [57. 64.	84) Friedrich-Wilhelmshütte zu Troisdorf.
b. Tiroler	81 764	5 892	16 468	104 124	= 33. 38. 57.	85) Lennonius u. Comp. in Liverpool.
71 Süd-Norddeutsche	59 279	—	10 165	69 444	= 6. 10. 15. 29.	86) v. Thiele-Winklersche Marthahütte in Kattowitz.
72 Theiß-Bahn	153 929	1 128	24 670	179 727	= 9. 10. 15. 36. 39. 75. 76.	87) Aberdon Iron u. Comp. in Wales.
73 Turnau-Kralup-Prager	23 058	—	3 233*	26 291	= 27.	
C. Fremdländische Bahnen.						
74 Niederländische Staats-E.	222 014	5 454	45 254	272 722	= 1. 9. 13. 30. 34. 41. 58.	
75 Lüttich-Mastrichter	7 721	7 721	1 500	16 942	= 41.	
76 Niederländische Rhein-E.	46 533	36 967	7 490	90 990	= 2. 9. 13. 34. 41. 58. 65. 79.	
77 a. Warschau-Wiener	92 000	—	25 200	117 200	= 5. 59. 60.	
b. Warschau-Bromberger	39 400	—	2 684	42 084	= 5. 59. 60.	

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) I. Allgemeine Be:

(Forts.) B. Oberbau

		29	30	31	32					33
		Gewicht der Schienen oder des größeren Theils derselben pro laufenden Fuß. Z.-Pfd.	Gewicht des kleineren Theils der Schienen pro laufenden Fuß. Z.-Pfd.	Zahl der Jahre, seit denen die Schienen liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile bis jetzt erneuert sind. a. die schweren Schienen	b. die leichten Schienen	c. die Schienenstühle	d. die Stoßverbindungen (Laschen)	e. die Nägel	Material, aus dem die Schwellen bestehen.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	22,5	16—17,5	1—15	—	—	—	—	—	{Eisenschwellen aus Eichen-, Zwischenschwellen aus Tannenholz}
2	Bayerische	24	14	1—16	—	—	—	—	—	{Eichen-, Lärchen-, Föhren-, Fichten- und Tannenholz}
3	Braunschweigische	21,29	19	1—25	n. not.	—	—	—	—	{Eichen-, Kiefern- und Buchenholz}
4	Friedrich-Franz-E.	23	—	5	1,33	—	—	0,07	0,50	Kiefernholz
5	Main-Neckar-E.	21,8	20,4	23 resp. 7	7	91	—	0,01	33,0	Eichen- und Kiefernholz
6	Oldenburgische	22,32	—	2,5	0,43	—	—	—	0,05	Eichen- und Kiefernholz
7	Bebra-Hanauer	23,56	23,44—23,70	0,25—3,17	0,01	—	—	—	0,49	Eichen- und Nadelholz
8	Hannoversche	23,6	20,21	—*	—*	—*	—*	—*	—*	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz
9	Main-Weser-Bahn	21,57	23,35	—	—	—	—	—	—	{Das 1. Geleis aus Eichen-, das 2. Geleis aus Nadel- und Eichenholz}
10	Nassauische	22,15	21,97	1—12	3,82	—	—	0,31	1,92	Eichenholz
11	a. Niederschlesisch-Märkische	20,0—23,2	14,0—17,6	10—26	70,73	70,73	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
	b. Schlesische Gebirgsbahn	22,66	—	3	—	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
12	Preuß. Ostbahn	23,001	20,75	1—17½	27,60	27,60	—	—	—	{ca. 7/10 Kiefern- und ca. 3/10 Eichenholz}
13	Saarbrücker	20—22,917	23,819	4-13 resp. 1-11	—	10 resp. 11,77*	—	6,1 resp. 4,12*	10 resp. 4,10*	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz
14	Westfälische	23	16,7—23,57	21 resp. 1	127,09 resp. 2,02*	—*	—*	—	—	Eichen- und Kiefernholz
15	Sächsische östliche	19	18—21	1—22	—*	—	—	—	—	Kiefern- und Fichtenholz
16	Sächsische westliche	19	18	2—24	—*	—	—	—	—	Kiefern-, Fichten- u. Eichenholz
17	Württembergische	20,25	18,8	bis 11	—	—	—	—	—	Eichen- und Tannenholz
	II. Privatbahnen. a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	20—23	14—20	9*	66,6*	69,13*	—	27,9*	64,9*	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
	b. Hessische Nordbahn	20—23	19	8—20	5,01	71,36	6,37	86,20	95,18	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
19	a. Oberschlesische	23,05	20,57	1—20	24,12*	74,03*	100,0	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Breslau-Posen-Glogauer	20,57	23,05	1—13	7,27*	32,97*	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	c. Stargard-Posener	23,05	21,13	1—21	2,03*	59,71*	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
20	Rhein-Nahe-E.	23,819 u. 22,93	—	10	39,06	—	—	24,29	26,28	Eichen-, Tannen- u. Kiefernholz
21	Wilhelms-Bahn	21,67	16,80	1—13	33,35	—	—	37,65	60,30	Eichen- und Kiefernholz
22	a. Gößnitz-Geraer	19	—	3	3,22	—	—	—	—	Kiefernholz
	b. Greiz-Brunner	19	—	3	—	—	—	—	0,26	Kiefernholz
23	a. Löbau-Zittauer	21	19	8	94,35*	28,73*	—	—	10,44*	Kiefernholz
	b. Zittau-Reichenberger	19	22	9	15,25	12,29	—	—	4,28	Kiefern-, Fichten- u. Tannenholz
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	19	19	—	—*	—	—	—	—	Kiefernholz
25	Altona-Kieler	19	15,5	25,10, 3 u. 2	0,4	42,29	—	3,0	5,0	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
26	Bayerische Ostbahnen	21	—	9	11,50	—	—	—	—	{größtentheils Nadel- (Föhren-), zum kleinern Theile Eichenholz}
27	Berlin-Anhaltische	22,2	17—19	20	—*	—	—	—	—	{größtentheils Kiefernholz, einige ältere aus Eichenholz}
28	Berlin-Görlitzer	22,33—23	—	3	—*	—	—	—	—	Kiefernholz
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	22,5	21,05	12 resp. 22*	5,03	76,62	—	—	—	Kiefernholz
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	20,5	21,13	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	23, 22½ u. 21	18⅔ u. 15	26	—*	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Hinterpommer.	22½	15	10	6,93	6,93	6,37	6,37	6,37	Kiefern- und Eichenholz
	c. Vorpommersche	23	15	6	1,44	1,44	0,86	0,86	0,86	Kiefern- und Eichenholz
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	23,1	20,55	16 resp. 5*	166,0	91	79,05	50,80	91,92	Eichen- und Kiefernholz
33	Frankfurt-Hanauer	19,325	17,32	—	—	—	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
34	Glückstadt-Elmshorner	17,40	19,60	11 resp. 23	—	11,27	—	—	n. not.	Eichen- und Föhrenholz
35	Hessische Ludwigs-E.	21,2 u. 20,7*	19*	—*	—*	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
36	Homburger	18,4	—	8,21	1,79	—	—	—	11,85	Eichenholz
37	Kirchheimer	19	—	4	—	—	—	—	—	Eichen- und Tannenholz
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	20—23	18—20	15,56 resp. 7,92*	99,48 resp. 13,88*	—	—	—	—	Eichen-, Buchen- u. Kiefernholz
39	Leipzig-Dresdener	18,05	13,75	11	6,93	9,16	—	0,29	5,63	Kiefernholz
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	15*	9*	1—6	100,0	—	—	100,0	100,0	Eichen-, ein kleiner Theil Birkenholz

34	35	36	37			38			39	40	

schreibung der Bahn.

(Konstruktion desselben).

Präparirt sind die Schwellen:	Material, aus dem die Bettung besteht:	Gewöhnliche Stärke der Bettung, in der die Schwellen liegen. Fuß.	a. Länge der Mittelschwellen. Fuß.	b. Breite der Mittelschwellen. Zoll.	c. Höhe der Mittelschwellen. Zoll.	a. Länge der Schluß- oder Stoßschwellen. Fuß.	b. Breite der Schluß- oder Stoßschwellen. Zoll.	c. Höhe der Schluß- oder Stoßschwellen. Zoll.	Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen als jetzt erneuert sind.	
mit Quecksilbersublimat .	Kies, Sandstein, Kalksteinschotter und Granit	1	8	9	6	8	13	6	1—7	—	1
die fichtenen ꝛc. theilweise mit Kupfervitriol und Quecksilbersublimat .	Sand, kleingeschlagene Steine und Kies	1,4 - 1,55	7,44-8,37	9—12	5—6	7,44-8,37	11—14	5,7—7	3—12	—	2
größtentheils mit Zinkchlorid	Kies und Steinschlag	0,9 - 1,36	7,37-7,73	7,37—10,61	5,45	8,18-9,09	9,09-12,12	5,45	n. not.	n. not.	3
mit Zinkchlorid . . .	Kies	1,17	8	10	6	9,5	12	6,5	5	—	4
mit Quecksilbersublimat .	theils Schotter und Kies, theils Kies . . .	1,34	9	9	6	9	12	6	16	155	5
mit Zinkchlorid* . . .	Sand	1,75	7,5—8,5	11—9	5,5—6,5	7,5—8,5	13—11	5,5-6,5	2,5	0,06	6
die kiefernen ꝛc. mit Quecksilbersublimat	theils Steinschotter, theils Kies	1,33	reich. 7,01 kies. 7,43	10,02 9,17	5,02 5,42	7,04 7,63	11,92	5,02 resp. 5,02	0,25-3,17	0,02	7
theils mit Zinkchlorid .	Kies	1,4	7,5	9,2	5,7	8,4	11,1	5,7	—*	—*	8
die kiefernen ꝛc. mit Quecksilbersublimat	zerkleinerte Steine u. Kies	1	7,97	10,05	5,99	7,97	11,93	5,99	—	—	9
9/10 des Best. mit Chlorquecksilber	Kies und Steinschutt	1,6	7,9	11,5	5,72	8	12	5,72	8 u. 10	10,75*	10
mit Zinkchlorid . . .	Kies	9/12-10/12	8	10	6	8—9	12	8	—	—	11 a
mit Zinkchlorid . . .	Kies und Steinschlag	3	8	10	6	9	12	6	3	—	- b
ca. 2/3 mit Kupfervitriol resp. Kreosot	Kies	1	8	10—12	6	9	13—14	6	1—17,5	63,93	12
mit Creosotöl	Kies, Steinschlag ꝛc.	1⅛ resp. 1⅓	8	10	6	9	11—12	6	6⅓	74,18 resp. 34,07*	13
die kiefernen und ein kleiner Theil der eichenen mit Zinkchlorid . .	Kalkbruchstein, Sandstein und Kies	0,75	8	10	6	8	12	6	21—1	—*	14
mit Zinkchlorid . . .	theils Kies u. Steinschlag, theils Basalt und Granit	1	7	6—7	5	7	9—11	5—7	1—9	—*	15
theils mit Kupfervitriol und Zinkchlorid	Steinknack und Kies	0,6 —1,4	7	6—8	6	7	9	6	2—9	—*	16
mit Kupfer- und Eisenvitriol	kleingeschlagene Steine u. Kies	1,37	7,76	9	6	7,76	11	6	6	ca. 75	17
die eichenen mit Kreosot, die buchenen mit Kupfervitriol, die kiefernen mit Kreosot und theils mit Sublimat	Packlage, Steine, Schlacken und Bruchsteine . .	1,25 u. 1,5	8	10	6	8	12	6	9*	49,14*	18 a
die buchenen m. Kupfervitriol, die kiefernen m. Kreosot und m. Kupfervitriol	Kies	2	8,33	10—12	6	8,33	10—12	6	14—16	94,70	- b
die kiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreosot . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	—*	—*	19 a
die kiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreosot . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	—*	—*	- b
die kiefernen mit Zinkchlorid, die eichenen mit Kreosot . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6 .	—*	—*	- c
mit Kreosotöl	Kies und Kleinschlag	1	8	11	6	9	11	6	9,5	43,57	20
nicht	Kies	1	8	6—10	6	8	10	6	10—12	82,55	21
nicht	Kies und Kieselschiefer	1	7	6—8	5	—	—	—	3	0,355	22 a
nicht	Steinknack und Kies	1	7	6—8	5	—	—	—	3	—	- b
nicht	Granit und Feldstein	1	7	6 u. 7	5	7	9 u. 6	5	8	213,03*	23 a
mit Zinkchlorid (auf kaltem Wege getränkt) . . .	Thonschiefer, Gneis und Granit	1	7	6 u. 7	5	7	9	5	6	82,40	- b
nicht	Sienitstein . . .	1	7	6—7	5	7	9—11	5	13,5	—*	24
Zinkchlorid	Kies und Sand . .	1,5	9	11	6	10	12	6	15	96,19	25
die föhrenen mit Kupfervitriol, ein kleiner Theil mit Kreosot .	kleingeschlagene Kies, Sand (streckenweise ist Steingrundbau)	1,4	8	8	4,65	8	9	4,65	9	16,30	26
ein kleiner Theil mit kreosothaltigem Theeröl	Kies	3/4	8	10	6	9	12	6	11—12	231,9	27
nicht	Kies	1⅛	8	10—12	6	8	10—12	6	3	—*	28
mit Kupfervitriol . . .	Kies	3/5—1	7,75—8	10	6	9,75 u. 10	12	6—7	14	114,19	29
die kiefernen mit Kupfervitriol	Kies	1	8,5	10—12	5—6	9	12	6	—	—	30
mit Eisen- und Kupfervitriol	Kies	1	8,5	10	6	9⅓	12	6	—*	—*	31 a
mit Kupfervitriol . . .	Kies	1⅛	8	12	6	9	14	6	10	15,22	- b
mit Zinkchlorid . . .	Kies	1½	8	10	6	8	10	6	6	0,59	- c
die kiefernen mit Zinkchlorid	Kies und Steinschlag	3/5	8	10	6	8 u. 9	10—12	6	17½	129,19	32
mit Kupfervitriol, Zinkchlorid und Kreosot	Kies und Sand . .	1,27-1,59	8,60	10,70	5,74	8,60	12,24	6,50	—	—	33
nicht	Kies und Sand . .	1	8,20	8,2—9,1	5,5—6,4	8,2	10—11	5,5-6,4	1—20	58,0	34
theilweise mit Sublimat, theilweise mit Kreosot . . .	grober Kies . . .	1,4	7,97	11	6	7,97	12	6	—*	—*	35
nicht	Kies	1	8	9	6	8	12	6	7,23	15,23	36
nicht	Kies	1—2	8½	8	5½	8½	10	5½	4	—	37
mit Kreosotöl, Schwefel-Baryum, Oxyd und Zinkchlorid . .	Kies und Steinschlag	0,66—1,32 resp. 1,32*	8	10—12	6	8	12	6	15,41 resp. 7,64*	77,87 resp. 14,08*	38
theils mit Zinkchlorid, theils mit Kreosotöl	Kies, Porphir, Thon- und Glimmerschiefer . .	2	8	8—10	7	8	10—11	7	8	14,17	39
nicht	Sand	1	9	10*	5—6	9	12	6	8	100,0	40

Digitized by

		29	30	31	32					33
					(Forts.) I. Allgemeine Be=					
					(Forts.) B. Oberbau					
		Gewicht der Schienen oder des größeren Theils derselben pro laufenden Fuß.	Gewicht des kleineren Theils der Schienen pro laufenden Fuß.	Zahl der Jahre, seit denen die Schienen liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile					Material, aus dem die Schwellen bestehen.
					a. die schweren Schienen	b. die leichten Schienen	c. die Schienenstühle	d. die Stoßverbindungen (Laschen)	e. die Nägel	
					bis jetzt erneuert sind.					
	II. Privatbahnen.	Z.-Pfd	Z. Pfd.							
41	a. Lübeck-Büchener	22	20	17	50,71	—	—	—	—	Kiefernholz
	b. Lübeck-Hamburger	22	20	3—4	—	—	—	—	—	Kiefernholz
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	21,1	18	bis 25	—*	—	—	—	—	Kiefernholz
43	a. Magdeburg-Halberstädter	23,1	20,2	bis 20	n. bek.	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	20,2	18,66	bis 20	n. bek.	—	—	—	—	Kiefernholz
44	Mecklenburgische	18	23	1—21	1	21	21	21	21	Kiefernholz
45	Neisse-Brieger	23	16,83 u. 20,57	4, 12 u. 14	0,64	85,80	—	0,64	0,64	Eichen- und ca. 2 Procent Kiefernholz
46	Niederschlesische Zweigbahn	18	22,7	bis 23	0,80	8,02	—	—	—	Eichenholz
47	Ostpreußische Südbahn	22,4	—	—	—	—	—	—	—	Kiefernholz
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	21	—	20 resp. 3	28,0	—	—	—	—	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz
	b. Pfälzische Maximiliansb.	20	—	13 resp. 4	16,0	—	—	—	—	Eichen- und Buchenholz
	c. Neustadt-Dürkheimer	21	—	3½	—	—	—	—	—	Buchen-, Erlen- und Eichenholz
	d. Pfälzische Nordbahnen	20	—	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und ein kleiner Theil Eichenholz
49	Rechte Oder-Ufer-E.	22	16	12	8,0	—	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
50	Rheinische	22,5	18	1—30	10,3	80,0	72,5	11,0	60,0	Eichenholz und Eisen
51	Schleswigsche	19,3	18,32	13 resp. 3 u. 1	15,0	2,0	—	—	28,0	Eichen- und Föhrenholz
52	Taunus-E.	22	12,3—18,5	—*	—*	—	—	—	—	Eichen-, Kiefern- u. Buchenholz*
53	a. Thüringische	22,7	16	16*	33,29	78,34	32,13	38,0	56,06	Eichen- und Kiefernholz
	b. Werra-E.	22	17	11	19,92	0,25*	10,28	3,66	23,24	Eichen- u. Buchenholz, außerd. Sandsteinwürfel als Schienenunterlagen*
54	Tilsit-Insterburger	22,5	—	4½	2,63	—	—	—	—	Kiefernholz
	B. Oesterreichische Bahnen.									
55	Ungarische Nordbahn	21	—	2	0,1	—	—	0,006	0,2	Eichenholz
56	Aussig-Teplitzer	22	18	—	—	—	—	—	—	Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Lärchen- und Eichenholz
57	Böhmische Nordbahn	20	—	1	—	—	—	—	—	Kiefernholz
58	Böhmische Westbahn	22,40	20,40	7 resp. ½	46,50	—	—	11,35	9,94	Eichen-, Kiefern- u. Tannenholz
59	Brünn-Rossitzer	20	23	13	—	—	—	—	—	Eichenholz
60	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	22,40	20,0 u. 18,0	1—10	53,1	—	—	3,81	14,—	Eichen-, Kiefern- u. Tannenholz
	b. Prag Wejhybka	—	—	6	—	—	—	—	—	
	c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	
61	Fünfkirchen-Barcs'er	21	—	1	—	—	—	—	—	Eichenholz
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	23,2	—	—	2,7	—	—	—	—	Eichen- und Föhrenholz
63	Graz-Köflacher	19,5	—	11	24,0	—	—	14,0	32,0	Lärchenholz
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	21	14	19 resp. 31	40,0	97,0	—	—	—	Eichen- und Kiefernholz
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	22,4	—	⅔	—	—	—	—	—	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	22,86	8	10	91,15	46,32	—	3,51	23,09	Eichen-, Lärchen-, Kiefern- u. Fichtenholz
	b. Pferde-Bahn	3,25	—	15—25	—	61,0	—	—	—	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	23,23	—	2½	0,41	—	0,53	0,37	3,09	Eichenholz
68	Mohacs-Fünfkirchener	23,10	—	14 resp. 11	5,09	—	—	—	—	Eichenholz
69	a. Oesterreichische nördliche	23,46	22,94	30—15	17,0	6,3	5,0	0,30	5,50	Eichen- und ein geringer Theil Föhrenholz
	b. Oesterreichische südöstliche	23,46	22,94	30—15	11,5	9,0	4,1	0,25	5,2	Eichen- und ein geringer Theil Föhrenholz
	c. Wien-Neu-Szönyer	23,46	20,59	30—15	7,0	7,2	3,0	0,1	4,0	Eichenholz
70	a. Südbahn, Oesterreichische	23	27	—	—	—	—	—	—	Eichen-, Lärchen- u. Buchenholz
	b. Tiroler	22,4—22,66	—	11,2 resp. 10	—	—	—	—	—	Lärchen- und Eichenholz
71	Süd-Norddeutsche	22,94	19,15	10	33,187	—	—	7,92	33,86	Fichten-, Tannen- u. Kiefernholz
72	Theiß-Bahn	22,3	17,8	9,79	7,41	—*	1,35	1,47	7,80	Eichenholz
73	Turnau-Kralup-Prager	18	—	4	4,49	—	—	1,04	2,92	Kiefernholz
	C. Fremdländische Bahnen.									
74	Niederländische Staats-E.	21—23	—	1½—6	—	—	—	—	—	Eichen-, Tannen-, Lärchen- u. Kiefernholz, sowie Eisen
75	Lüttich-Mastrichter	22	—	9 resp. 1	2,0	—	—	—	1,0	Eichen- und Tannenholz
76	Niederländische Rhein-E.	24,16	17,64	1—25	10,0	80,0	—	50,0	80,0	Tannen-, Buchen- u. Eichenholz
77	a. Warschau-Wiener	21,2	18	—	—	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz
	b. Warschau-Bromberger	21,2	18	7	—	—	—	—	—	Kiefern- und Eichenholz

34	35	36	37			38			39	40	

schreibung der Bahn.

(Konstruktion desselben).

Präparirt sind die Schwellen:	Material, aus dem die Bettung besteht:	Gewöhnliche Stärke der Bettung, in der die Schwellen liegen.	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	a. Länge	b. Breite	c. Höhe	Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen.	Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert sind.	
			der Mittelschwellen.			der Schluß- oder Stoßschwellen.					
		Fuß.	Fuß.	Zoll.	Zoll.	Fuß.	Zoll.	Zoll.			
mit Chlorzink . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	8—10	—	41 a
mit Chlorzink . . .	Kies	1	8	10	6	8	10	6	3—4	—	- b
mit Kupfervitriol . .	Kies	1	8	9 u. 10	6	8	10 u. 12	6	ca. 14	—*	42
theilweise mit Kupfervitriol resp. mit Zinkchlorid . .	Kies	1	8	9	6	8	12	6	14	—	43 a
theilweise mit Kupfervitriol resp. mit Zinkchlorid . .	Kies	1	8	9 u. 10	6	9	12	6	14	n. bek.	- b
mit Kupfervitriol . .	Kies	½—1	7¾	10	6	9¾	12	6	1—21	90	44
nicht	Kies	½	8	10	6	8	12	6	4	167,46	45
nicht	Kies	0,42-0,67	8	10	6	8 u. 9	10—12	6	10	100,40	46
nicht	Kies	1,17	8	10	6	8	12	6	—	—	47
die eichenen nicht, die kiefernen in Quecksilbersublimat, d. buch. in Kupfervitriol	Kies u. Sandsteinschotter	1½	8	9—12	6	8*	12	6	20 resp. 3	90	48 a
die eichenen nicht, die buchen. in Kupfervitriol, einige mit Quecksilbersublimat	Kies u. Sandsteinschotter	1½	8	9—12	6	8,5*	12	6	13 resp. 4	50	- b
die Grienschwellen mit Quecksilbersublimat, die buchenen mit Kupfervitriol	Kies und Steinschotter	1½	8	9—12	6	—	—	—	3½	—	- c
die kiefernen mit Quecksilbersublimat	Steinschotter und Kies	1½	8	9—12	6	—	—	—	—	—	- d
nicht	Kies, eine kleine Strecke Kalkstein und Schlacke	1—1¼	8	10	6	9	12	6	12	100,52*	49
mit 2 Theilen Steinkohlentheer und 1 Theil Kreosotöl . .	Kies, Basaltkleinschlag u. Hochofenschlacke . .	1,33	8	10	6	8	10	6	1—30	40,0	50
nicht	Kies und Sand . .	1,6	8	12 u. 11	6 u. 5½	8	10	5	7 u. 2½	100½ u. 6	51
mit Kreosotöl und Doppelchlorquecksilber*	Kies	0,6—1,8	8	10—11	5,5	8	12	6	10—15	n. bek.	52
nicht	Kies	1,0	8	9—10	5—6	9—10	12—14	5—6	15*	88,06	53 a
ein Theil der kiefernen mit Quecksilbersublimat. . .	Steinpackung und Kies	1¼	8	10 u. 9	5 u. 6	9	11	6	6	51,33	- b
nicht	Kies	1,2	8	10	6	9	10	6	4½	1,16	54
nicht	Kies	1,25	7,5	oben 5 unten 9	6	7,5	oben 8 unten 12	6	2	0,45	55
nicht	Phenolith- u. Porphirschotter	1	7,5	9	6	7,5	12	6	5	15,0	56
nicht	Sturzpflaster, Schlägel u. Flußschotter . . .	1,13	7,55	7,56	6,04	7,55	11,55	8,05	1	—	57
nicht	Steingrundlage und darüber Schotter. . .	1,5	7,55	9	6	7,55	12	6	7	23,37	58
nicht	Grubenschotter . .	1,5	7,5	10	6	8	12	6	9	—	59
nicht	Kleinschlag, Kieselschotter und Sand, Schlacken	1,34	7,55	9—10	6	7,55	11—13	6	5—6 5 resp. 4	148,2 100,0	60 a - b - c
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	
nicht	grober Sand . . .	1,5	7½	8	6	7½	12	6	1	—	61
nicht	Fluß-, Gruben- und Schlägelschotter . .	1,5	7,55	10,07	6,04	7,55	12,09	6,04	5	—	62
nicht	Kies	1,5	7,5	6—12	6	7,5	8—16	6	6	100,0	63
9000 Stück kiefernе mit Chlorzink	Fluß- u. Schlägelschotter	1,5	7,5	12	6	7,5	14	6	8	—	64
nicht	Granit und Kiesel .	1,5	7,5	9	6	7,5	10,5	6	¾	—	65
nicht	Schotter	2	7,6—8	6—12	6	7,5—8	12	6	10	60,54	66 a
nicht	Schlägelschotter . .	1,5	12 u. 18	6	7	6	8	—	—	—	- b
nicht	Fluß-, Gruben- und Schlägelschotter . .	0,75	7,55	12	6	7,55	12	6	2⅓	0,18	67
nicht	Bruchsteine und Schlägelschotter	1,25	7,5	oben 6 unten 12	6	7,5	oben 9 unten 12	6	11,3	91,26	68
nicht	Fluß- und Schlägelschotter	1,4	8	5	5	8	8½	5½	7	10,5	69 a
nicht	Flußschotter . . .	1,4	8	5	5½	8	8½	5½	7,7	10,8	- b
nicht	Flußschotter . . .	1,4	8	5	5½	8	8½	5½	8	10,0	- c
mit Kupfervitriol . .	Schlägel-, Fluß- und Grubenschotter . .	1,5	7,5	9	6	7,5	12	6	—	—	70 a
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,5	7,5—8	10	6	7,5—8	12—14	6	2—7	—	- b
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,31	7,5	6	6	7,5	9	6	5	99,83	71
nicht	Gruben- u. Schlägelschotter	1,25	7,51	9	6	7,51	12	6	9,79	63,25	72
nicht	Sturzpflaster (9" hoch) u. 3" hoch a. Grubenschotter bestehend. Bett	1,5	7,5	6	6	7,5	9	6	4	0,53	73
mit Kreosot u. Kupfervitriol	Kies, Sand und Sand mit Kieselbedeckung . .	2	8	10—11	5—6	8	10—11⅓	5—6	1½—6	—	74
nicht	Kies	1,59	8,28	6,9	3,5	8,28	7,4	3,7	7	40,0	75
mit Kreosotöl . . .	Sand und Kies . .	2	8,28	10,75	5,37	8,28	10,75	5,37	12	40,0	76
nicht	Kies	½	8	10	6	8	10	6	—	—	77 a
nicht	Kies	½	8	10	6	8	10	6	7	—	- b

	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
							(Forts.)		I. Allgemeine Be=			
									C. Neigungs-Verhältnisse,			
A. Deutsche Eisenbahnen.	Länge der horizontalen Strecken.	Das Steigen beträgt im Ganzen.	Das Fallen beträgt im Ganzen.	Länge der geraden Strecken.	Länge der Strecken mit Steigung.							Die stärkste Steigung auf der Bahn beträgt:
					bis 1/1200	von 1/1200 bis 1/600	von 1/600 bis 1/400	von 1/400 bis 1/300	von 1/300 bis 1/100	von 1/100 bis 1/50	von 1/50 und stärker.	
	Meilen.	Fuß.	Fuß.	Meilen.	Meilen.							
I. Staatsbahnen.												
1 Badische	42 295*	1825,6	799,27	87 843	2476*	1137	4329	16 306	19 313	5017	—	1 : 150
2 Bayerische	81 587	3629,5	3643,5	292 261	8048	10 191	10 885	34 808	107 143	12 615	1431	1 : 40
3 Braunschweigische	16 081	1897,34	1101,17	43 068	4068	1227	3048	9714	13 952	3786	—	1 : 53
4 Friedrich-Franz-E.	10 335	870,31	575,08	21 831	—	—	320	2734	9380	—	—	1 : 100
5 Main-Neckar-E.	5 644	225,58	180,0	19 690	1360	2310	1659	4250	—	—	—	1 : 333
6 Oldenburgische	11 901	211,04	208,90	19 979	691	759	850	2826	1761	—	—	1 : 175
7 Bebra-Hanauer	8 760	693,89	1010,17	24 290	1127	76	710	2856	7808	1257	—	1 : 100
8 Hannoversche	64 123	972,58	—	154 870	—	—	43 786*	81 468	21 643*	—	—	1 : 64
9 Main-Weser-B.	11 188	890,80	1158,42	33 599	926	107	877	947	13 384	264	—	1 : 100
10 Nassauische	14 519	524,19	397,35	24 144	6234	2368	1322	8203	3761	—	—	1 : 159
11 a. Niederschlesisch-Märkische	21 896	1513,62	1149,01	81 965	16 593	2005	2180	7215	25 256	—	—	1 : 116
b. Schlesische Gebirgsbahn	11 352	1134,17	213,60	25 689	—	—	290	20	10 446	19 146	—	—
12 Preuß. Ostbahn	70 322	3360,32	3405,87	193 916	9038	7016	8587	26 577	38 987	134	—	1 : 100
13 Saarbrücker	10 616	332,38	692,64	18 110	300	680	650	1446	3112	—	—	1 : 100
14 Westfälische	29 421	1758,30	1676,16	78 790	9762	3855	3849	8686	10 792	6659	—	1 : 79
15 Sächsische östliche	14 950	—*	—*	32 182	3956	3498	460	2027	11 881	2641	2089	1 : 40
16 Sächsische westliche	37 796	—*	—*	73 116	245	150	346	7195	46 344	13 213	996	1 : 40
17 Württembergische	43 212	7638,20	3475,63	107 783	1199	1032	4290	25 398	59 248	16 621	1338	1 : 45
II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.												
18 a. Bergisch-Märkische	31 897	5041,86	4129,79	101 499	5263	2205	1922	8817	39 055	7137	3282	1 : 30
b. Hessische Nordbahn	9 283	861,16	1050,02	20 495	—	—	358	2085	9397	—	—	1 : 100
19 a. Oberschlesische	15 173*	1020,55	651,63	46 666	2320*	2728	2830	5300	14 383	325	—	1 : 190
b. Breslau-Posen-Glogauer	21 476	652,95	821,05	49 562	1320	1410	575	3119	8065	783	—	1 : 80
c. Stargard-Posener	11 123	684,10	522,32	36 661	1860	805	1070	5599	9347	—	—	1 : 190
20 Rhein-Nahe-E.	9 320	956,43	409,26	17 373	—	301	619	1100	13 560	851	—	1 : 100
21 Wilhelms-Bahn	15 091	1229,43	761,58	32 309	1250	1520	1225	5388	11 461	1743	—	1 : 80
22 a. Gößnitz-Geraer	2 383	380,10	330,74	4 909	—	—	—	496	1350	1652	—	1 : 90
b. Greiz-Brunner	301	62,29	337,87	1 471	—	—	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	1 974	302,88	302,23	4 187	—	—	—	90	3087	—	—	1 : 100
b. Zittau-Reichenberger	1 351	447,07	90,23	3 033	—	—	—	883	3693	—	—	1 : 100
b) in Privatverwaltung.												
24 Alberts-Bahn	628	291,34	—	2 611	—	—	—	331	2345	296	—	1 : 95
25 Altona-Kieler	16 710	1052,06	1044,52	46 598	3911	884	3396	8482	7392	—	—	1 : 100
26 Bayerische Ostbahnen	44 201	2228,83	2188,8	108 929	3881	2832	2601	12 596	29 671	—	—	1 : 100
27 Berlin-Anhaltische	19 203	990,40	670,97	71 810	18 096	2359	5390	17 869	6280	—	—	1 : 150
28 Berlin-Görlitzer	26 550	818,93	231,04	45 467	1100	3260	1740	6033	9974	—	—	1 : 150
29 a. Berlin-Hamburger	25 608	337,02*	427,19*	65 946	1242*	4401	4827	9001	632	—	—	1 : 1 28*
b. Hamburg-Bergedorfer		11,40*	44,82*									
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	8 875	197,19	162,42	31 747	11 134	2675	4455	182	150	—	—	1 : 200
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	17 557	820,90	614,37	46 584	1800	240	2660	11 700	5879	—	—	1 : 144
b. Hinterpommer.	11 046	753,37	824,51	34 481	790	700	1015	5286	10 144	—	—	1 : 150
c. Vorpommersche	24 651	781,83	911,93	49 738	648	523	1908	3532	8253	—	—	1 : 150
32 Breslau-Schweidn.-Freiburger a. Bresl.-Hermsdorf.	3 424	1113,20	47,13	15 126	1510	530	1250	2504	6990	2252	940	1 : 50
b. Liegnitz-Frankenst.	7 149	857,05	332,72	19 586	940	100	360	2727	7650	1825	—	1 : 85
33 Frankfurt-Hanauer	2 046	35,99	4,75	5 397	2947	935	—	467	—	—	—	1 : 500
34 Glückstadt-Elmshorner	4 963	50,80	61,0	6 329	394	—	188	479	481	—	—	1 : 200
35 Hessische Ludwigs-E.	29 925	862,21	370,33	44 074	2477	1062	1036	2340	11 027	193	—	1 : 75
36 Homburger	1 081	85,21	307,11	3 487	748	—	—	—	264	347	—	1 : 66
37 Kirchheimer	240	—	20,24	1 650	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Köln Mindener (u. Gießener)	46 236	2298,2	1704,44	108 512	4928	3125	1961	16 087	19 685	4178	—	1 : 63
39 Leipzig-Dresdener	19 018	1069,32	1310,35	38 911	1075	842	1097	3694	14 088	—	—	1 : 100
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	287	—	22,95	1 449	—	—	—	—	—	—	—	—

53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	

schreibung der Bahn.

gerade Strecken und Curven.

Länge der Strecken mit Fall:							Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:	Länge der Strecken in Curven.							Der kleinste Radius der Curven beträgt:	
bis 1/1200.	von 1/1200 bis 1/600.	von 1/600 bis 1/400.	von 1/400 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/200.	von 1/200 bis 1/50.	von 1/50 und stärker.		bis 1000	von 1000 bis 800	von 800 bis 600	von 600 bis 400	von 400 bis 200	von 200 bis 100	von 100 Ruthen Radius und weniger.		
Ruthen.		Ruthen		Ruthen.		Rth.		Ruthen Radius.		Ruthen Radius.		Ruthen Radius.		Rth.		
1759*	939	1092	6849	6887	1575	—	1 : 63	3121*	650	1633	4875	7080	4176	596	61,33	1
24 897	5406	12 541	33 881	88 154	14 805	1356	1 : 50	10 254	5452	12 219	23 574	53 829	35 308	11 880	48,75	2
2778	1091	1129	6680	6302	2857	—	1 : 80	454	920	1918	5611	13 887	6566	287	96,38	3
—	—	—	1140	6961	—	—	1 : 100	256	275	2034	2221	4019	234	—	200,0	4
1534	1117	—	5195	—	—	—	1 : 333	—	103	202	646	211	1259	77	93,0	5
938	218	439	1763	3092	—	—	1 : 175	—	354	1374	1297	1630	520	84	93,0	6
306	649	2249	3643	4099	4855	—	1 : 100	—	—	824	152	7779	5347	—	122,22	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 056*	—	26 169*	5923	—	76,0	8
4293	1192	420	4137	14 844	290	—	1 : 100	—	—	711	1032	11 559	5807	162	66,33	9
2717	1505	475	6513	2652	—	—	1 : 159	—	93	—	1819	8220	10 391	5603	79,46	10
—	500	1964	6465	19 174	—	—	1 : 114	173	4130	989	7110	8331	388	162	50,0	11 a
—	—	—	—	—	—	—	—	in Kol. 62	248	in Kol. 62	1622	2037	7696	3055	100,0	- b
5680	4762	4072	17 172	49 177	131	—	1 : 100	8834	1371	14 024	11 388	10 367	1500	254	50,0	12
3340	60	1804	6220	5346	—	—	1 : 100	—	30	61	2009	8427	3906	1010	90,0	13
3894	2322	2766	5808	8104	7880	—	1 : 60	740	580	1804	4838	13 715	3331	—	150,0	14
1203	1008	590	930	8585	1222	—	1 : 100	231	—	672	3519	12 049	4953	1434	60,0	15
—	586	403	1339	19 818	12 189	—	1 : 77	822	438	1046	3088	15 132	26 390	20 648	45,12	16
1955	1616	3943	5096	31 994	5221	—	1 : 65	124	236	3169	8023	26 757	34 530	6179	29,64	17
4154	623	1060	10 678	37 939	8856	—	1 : 71	1134	1002	2060	9227	27 338	17 462	3365	50,0	18 a
523	532	382	2356	12 544	—	25	1 : 36	—	—	—	—	8891	5745	2122	53,47	- b
440*	914	300	3975	8835	540	—	1 : 100	—	2670*	3757	2633	1713	549	75	90,0	19 a
100	2969	661	3698	10 101	1475	—	1 : 100	—	—	—	3480	1732	574	404	62,50	- b
950	2024	721	4101	7661	—	—	1 : 200	—	672	96	3583	4172	77	—	200,0	- c
—	—	742	1381	1849	2391	—	1 : 100	—	669	186	102	2427	11 091	502	100,0	20
792	—	1581	2307	5756	1545	—	1 : 80	942	1202	770	4884	6764	1907	—	100,0	21
—	—	—	—	954	2405	—	1 : 85	—	—	—	—	447	2326	1558	75,20	22 a
—	—	—	—	—	2419	—	1 : 85	—	—	—	—	56	1048	145	90,0	- b
—	—	—	612	2907	350	—	1 : 90	—	—	499	696	3127	511	—	120,30	23 a
—	—	—	301	872	—	—	1 : 100	—	—	473	351	1525	1718	—	105,27	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	834	113	75,0	24
597	551	2605	13 700	6542	—	—	1 : 100	200	—	766	4526	8672	3795	146	30,0	25
3800	2147	9549	19 711	29 133	—	—	1 : 100	34	253	1815	3128	22 399	21 993	1571	77,50	26
7982	600	3967	7227	6797	—	—	1 : 150	436	8369	2347	3807	3195	4577	255	94,50	27
490	550	668	1764	3106	—	—	1 : 200	—	460	79	1421	6457	1351	—	175,0	28
10 490*	6238	5734	9688	1579	—	—	1:300* / 1:228*	—	3474*	1070	5808	2937	179*	26*	250,0* / 62,9*	29
4711	888	1905	4239	—	—	—	1 : 300	828	—	2949	2734	716	90*	—	150,0	30
2621	789	2392	4627	8749	—	—	1 : 150	557	1680	558	3810	4949	777	100	58,33	31 a
30	701	401	3311	12 486	—	—	1 : 150	88	325	1205	2220	7223	—	115	60,0	- b
2466	—	4498	3705	10 707	—	—	1 : 150	2666	325	1801	3896	1856	319	290	60,0	- c
—	—	—	—	634	—	—	1 : 150	—	280	—	2751	—	432	1445	50,0	32
—	—	150	1450	2305	1100	—	1 : 85	44	—	—	2205	3246	675	—	200,0	
—	—	—	186	—	—	—	1 : 496	245	—	575	341	—	—	23	79,65	33
327	—	1071	435	492	—	—	1 : 200	—	16	—	1381	924	180	—	182,55	34
465	133	1540	1983	4189	313	—	1 : 74	470	845	798	2230	6406	2012	204	95,58	35
—	—	202	90	744	1345	—	1 : 67	—	—	149	—	233	906	55	95,24	36
—	—	—	—	1292	198	—	1 : 90	180	—	—	—	—	—	—	—	37
9950	4572	5687	14 664	10 457	3940	—	1 : 80	477	1606	488	4928	13 560	14 330	1568	40,0	38
496	—	135	3466	13 807	—	—	1 : 100	1090	403	2006	1724	5553	2300	5528	60,17	39
—	238	697	388	—	—	—	1 : 500	—	—	—	—	—	—	155	30,99*	40

	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
							(Forts.) **I. Allgemeine Be=**					
							C. Neigungs-Verhältnisse,					
A. Deutsche Eisenbahnen.	Länge der horizontalen Strecken.	Das Steigen beträgt im Ganzen.	Das Fallen	Länge der geraden Strecken.	Länge der Strecken mit Steigung.							Die stärkste Steigung auf der Bahn beträgt:
					bis 1/1200.	von 1/1200 bis 1/600.	von 1/600 bis 1/400.	von 1/400 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/100.	von 1/100 bis 1/50.	von 1/50 und stärker.	
II. Privatbahnen.	Ruthen.	Fuß.	Fuß.	Ruthen.	Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.	
41 a. Lübeck-Büchener	1875	195,02	138,39	7529	825	—	609	4558	110	—	—	1 : 200
b. Lübeck-Hamburger	6177	141,10	139,6	12 414	—	—	102	2537	2873	—	—	1 : 200
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	4884	518,7	313,37	29 830	6606	2404	2026	9855	2603	—	—	1 : 170
43 a. Magdeburg-Halberstädter	5485	1205,22	572,32	35 313	3690	960	1540	9818	11 376	1260	—	1 : 60
b. Magdeb.-Wittenbergesche.	6563	180,16	256,28	22 962	2270	410	520	3615	490	—	—	1 : 204
44 Mecklenburgische	8702	320,0	376,0	25 165	—	2840	1030	1940	2320	—	—	1 : 200
45 Neisse-Brieger	3494	281,10	83,40	9044	500	—	300	4775	1340	—	—	1 : 150
46 Niederschlesische Zweigbahn	2535	473,25	282,43	12 842	100	—	110	3560	5455	—	—	1 : 120
47 Ostpreußische Südbahn	27 051	2027,07	1308,82	47 528	—	500	946	2579	16 245	—	—	1 : 150
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	9418	530,80	969,12	34 185	1886	1059	327	5301	5138	529	—	1 : 90
b. Pfälzische Maximiliansb.	2592	203,54	358,37	12 111	146	132	79	344	3112	—	—	1 : 200
c. Neustadt-Dürkheimer	1333	121,07	133,49	2351	—	—	—	—	1127	—	—	1 : 100
d. Pfälzische Nordbahnen	3084	77,41	141,52	3139	—	—	—	—	1043	—	—	1 : 140
49 Rechte Oder-Ufer-E.	16 090	1281,45	528,42	46 603	2494	1060	3001	6576	13 609	—	—	1 : 120
50 Rheinische	42 274	2597,43	1187,13	99 439	13 734	1482	1915	11 409	21 004	5186	716	1 : 37
51 Schleswigsche	15 738	872,8	1163,6	44 948	1443	2867	1456	6261	9156	419	—	1 : 80
52 Taunus-E.	760	126,0*	91,0	8783	869	—	398	2356	2628	—	—	1 : 109
53 a. Thüringische	14 732	2115,98	1373,50	51 293	3771	2214	3098	3139	27 336	—	—	1 : 100
b. Werra-E.	8967	748,76	610,78	25 570	580	520	550	1620	9193	7853	—	1 : 50
54 Tilsit-Insterburger	5452	171,59	253,07	12 586	—	—	—	162	3100	—	—	1 : 200*
B. Oesterreichische Bahnen.												
55 Ungarische Nordbahn	5226	877,98	355,32	25 339	1317	900	1624	5893	10 350	315	—	1 : 80
56 Aussig-Teplitzer	989	437,0	96,0	4610	—	—	—	885	3785	—	—	1 : 115
57 Böhmische Nordbahn	3383	364,39	228,81	6494	—	—	155	361	4126	—	—	1 : 110
58 Böhmische Westbahn	10 547	1832,78	694,24	31 114	1880	2012	1795	5946	9925	6973	—	1 : 60
59 Brünn-Rossitzer	391	580,0	138,0	4994	279	134	170	150	2455	1874	536	1 : 38*
60 Buschtéhrader a. Kralup Kladno	1771	732,79	63,6	4041	—	—	—	—	883	1459	4064	1 : 53
60 Buschtéhrader b. Prag-Wejhybka	385	689,88	—	3323	—	—	—	1172	4177	839	849	1 : 42
60 Buschtéhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er	3018	196,20	333,17	15 936	377	—	302	447	3326	—	—	1 : 200
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	31 591	1029,0	652,8	78 413	2851	3093	5164	15 079	6549	—	—	1 : 200
63 Graz-Köflacher	800	366,15	90,90	7866	295	—	—	876	4409	875	—	1 : 95
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	32 080	2460,0	1548,0	128 464	18 760	12 719	12 719	14 815	14 897	1678	247	1 : 50
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	8512	—	218,44	24 170	—	632	444	5034	2543	2538	—	1 : 100
66 Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	20 369	2643,30	1881,35	80 783	353	3912	1301	15 309	30 655	7404	—	1 : 50
66 Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	1962	1767,36	1348,44	13 463	—	—	746	1504	4936	4377	2323	1 : 46
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	16 622	735,91	1295,0	55 964	1535	1084	3502	3821	9333	—	—	1 : 125
68 Mohacs-Fünfkirchener	3059	535,81	138,99	12 510	1435	572	2564	242	4489	1157	—	1 : 70
69 a. Oesterreichische nördliche	33 548	1479,43	1073,39	88 017	1548	3274	4316	8494	26 586	—	—	1 : 150
b. Oesterreichische südöstliche	76 425	280,85	511,33	149 813	26 616	4268	5629	14 476	6854	—	—	1 : 140
c. Wien-Neu-Szönyer	14 311	139,96	461,15	35 951	738	3416	1284	1500	944	—	—	1 : 200
70 a. Südbahn, Oesterreichische	126 434	7048,09	8250,51	309 555	6584	7252	4531	32 290	53 146	13 264	3966	1 : 40
b. Tiroler	17 973	2950,43	4059,92	55 940	1450	1137	4593	5710	4852	994	7503	1 : 40
71 Süd-Norddeutsche	8629	2383,39	1355,34	34 974	885	2797	2558	4692	8883	13 086	—	1 : 70
72 Theiß-Bahn	84 034	909,2	321,17	141 669	10 769	12 369	14 389	13 646	1613	—	—	1 : 200
73 Turnau-Kralup-Prager	4642	324,71	599,77	15 861	586	1100	176	699	3896	—	—	1 : 120
C. Fremdländische Bahnen.												
74 Niederländische Staats-E.	130 921	1483,0	2114,0	175 415	3518	4985	3612	14 464	9793	2251	—	1 : 62,5
75 Lüttich-Mastrichter	2272	32,9	128,64	5404	—	—	599	874	—	—	—	1 : 300
76 Niederländische Rhein-E.	30 739	122,0	94,0	37 614	2311	—	1433	6201	189	—	—	1 : 200
77 a. Warschau-Wiener	16 344	1567,0	1236,0	75 226	5455	1258	5361	9802	20 306	—	—	1 : 107
b. Warschau-Bromberger	17 209	384,10	495,04	33 874	350	—	1374	2821	4961	—	—	1 : 190

53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	

schreibung der Bahn.

gerade Strecken und Curven.

Länge der Strecken mit Fall:							Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:	Länge der Strecken in Curven.							Der kleinste Radius der Curven beträgt:	
bis 1/1000.	von 1/1000 bis 1/600.	von 1/600 bis 1/300.	von 1/300 bis 1/200.	von 1/200 bis 1/100.	von 1/100 bis 1/50.	von 1/50 und stärker.		bis 1000 Ruthen	von 1000 bis 800 Radius.	von 800 bis 600 Ruthen	von 600 bis 400 Radius.	von 400 bis 200 Ruthen	von 200 bis 100 Radius.	von 100 Ruthen Radius und weniger.		
Ruthen.		Ruthen		Ruthen.		Rth.		Ruthen.		Ruthen.		Ruthen.		Rth.		
960	—	—	3672	—	—	—	1 : 300	—	346	1570	2473	484	219	—	100,0	41 a
—	—	—	1810	3168	—	—	1 : 200	276	—	—	1405	2376	92	104	90,0	- b
861	733	980	6379	1155	—	—	1 : 175	—	13	5507	310	1956	870	—	140,0	42
552	483	1191	4588	5916	—	—	1 : 180	—	150	97	3918	5877	1388	114	95,0	43 a
6670	1490	1180	4160	990	—	—	1 : 227	—	—	—	3154	1787	—	555	50,0	- b
—	3210	860	3640	9588	—	—	1 : 200	—	2745	1917	5474	3203	215	194	100,0	44
200	—	—	1130	620	—	—	1 : 200	—	64	488	1791	972	—	—	300,0	45
630	140	100	2540	3830	—	—	1 : 150	393	—	—	3407	2055	373	—	200,0	46
—	—	1960	670	11 458	—	—	1 : 200	—	—	—	900	10 972	910	100	50,0	47
5075	1503	1559	6344	9069	791	—	1 : 90	690	79	782	1288	4113	6550	313	79,39	48 a
158	637	212	3305	4071	—	—	1 : 200	158	—	478	1567	907	939	—	132,8	- b
—	—	—	—	1156	—	—	1 : 100	—	—	—	—	443	822	—	106,2	- c
—	637	955	931	997	—	—	1 : 120	—	—	—	—	502	2346	291	95,58	- d
816	—	2210	3180	5222	—	—	1 : 150	1197	542	1349	2416	1753	382	16	70,0	49
10 988	523	3572	6493	11 834	2016	164	1 : 48	1694	150	1539	6349	11 969	10 745	1455	42,0	50
997	3036	1697	7002	11 384	983	—	1 : 90	1627	1358	1089	5825	4281	2376	152	89,18	51
2252	1606	549	1806	216	—	—	1 : 117	151	894	981	1497	383	513	241	47,8	52
624	50	690	2464	19 092	—	—	1 : 100	800	617	2195	4797	14 711	2797	—	125,0	53 a
—	160	—	1333	6585	8139	—	1 : 70	—	—	102	13	4055	15 698	62	100,0	- b
—	460	478	1170	3581	46,7*	20*	1 : 200*	52	—	106	216	1394	115	—	120,0*	54
340	330	540	1532	4980	—	—	1 : 150	242	—	—	264	630	6113	708	87,5	55
—	160	—	235	1468	—	—	1 : 110	—	—	—	299	1475	926	207	75,43	56
—	—	173	873	2102	786	—	1 : 90	—	—	—	—	2514	1722	1229	75,32	57
1120	630	825	2169	6442	1260	—	1 : 95	71	35	—	844	3316	15 817	327	75,34	58
101	—	—	—	810	554	—	1 : 65	—	—	—	146	536	865	919	50,0	59
—	—	—	—	55	177	134	1 : 60	—	—	196	—	511	1869	1825	50,37	60 a
—	—	—	145	—	—	—	1 : 300	—	—	—	—	482	1723	2039	50,37	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
2055	2105	1032	1862	4233	—	—	1 : 153	848	—	—	436	289	478	—	125,80	61
6569	2623	6438	12 340	1312	—	—	1 : 200	3169	1767	2401	4982	2579	297	—	65,54	62
—	—	—	2299	995	—	—	1 : 200	—	—	—	—	—	1276	1412	50,0	63
14 916	7535	2112	16 578	11 432	5105	—	1 : 50	6082	7459	8435	6448	5371	3470	250	60,40	64
—	1444	1031	4032	7820	2110	—	1 : 100	—	—	—	748	4928	5870	424	42,4	65
554	2544	823	5834	20 022	5571	289	1 : 22*	—	—	2065	4001	9188	14 481	4422	75,54	66 a
—	326	219	4186	12 856	1305	—	1 : 70	—	—	—	—	827	3349	17 101	10,0	- b
1794	3529	4766	1456	11 445	—	—	1 : 125	788	66	668	2878	8704	2605	250	100,0	67
378	—	—	—	2266	—	—	1 : 200	—	—	—	96	1189	2203	164	50,36	68
6606	6764	8545	9675	15 244	—	—	1 : 150	—	—	620	2986	10 547	17 224	5206	55,39	69 a
17 095	4500	3629	15 943	10 334	—	—	1 : 115	6579	6588	4008	9977	3179	2889	107	50,35	- b
2293	6887	2641	3841	3665	—	—	1 : 200	5001	301	—	267	—	—	—	201,44	- c
12 512	20 564	11 847	51 702	67 303	13 575	2556	1 : 41	2586	2203	14 814	12 695	25 246	26 147	34 292	50,4	70 a
4360	1920	763	5299	9602	7706	7509	1 : 45	72	—	450	4521	6873	7157	6750	63,0	- b
960	1218	264	2077	5764	7467	—	1 : 70	121	—	—	713	3436	11 375	8660	72,93	71
2726	2225	4067	8091	—	—	—	1 : 400	1614	—	957	1793	7296	600	—	176,26	72
389	579	247	2750	7985	—	—	1 : 150	—	51	—	596	2385	3516	640	73,51	73
5531	3442	5400	14 204	12 211	3453	1133	1 : 50	1376	—	3100	7641	15 773	6437	1137	89,19	74
—	—	—	3313	664	—	—	1 : 200	—	—	655	156	1148	358	—	150,0	75
475	49	—	4410	756	—	—	1 : 158	—	244	6568	665	1055	100	—	185,87	76
3843	1823	3253	9155	14 605	—	—	1 : 164	—	—	265	431	2443	3529	354	61,83	77 a
931	520	1417	2295	5704	—	—	1 : 150	—	—	—	135	3793	—	—	218,9	- b

69	70	71		72		73	74

(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**

D. Telegraphen.

A. Deutsche Eisenbahnen.

		Name des Begründers des Systems, nach welchem die elektromagnetischen Telegraphen eingerichtet sind.	Anzahl der elektromagnetischen Telegraphen-Leitungen.	Anzahl der Sprech-Apparate.	Anzahl der Glocken-Apparate.	Länge der Drähte der Hauptleitungen. a. kupfernen	Länge der Drähte der Hauptleitungen. b. eisernen	Telegraphen-Stationen. Anz.	Optische Telegraphen. Anz.
	I. Staatsbahnen.					Ruthen.			
1	Badische	Morse*	1*	175	103	—	214 920	138	—
2	Bayerische	Stohres, Morse, Siemens und Halske	2 resp. 1	285	—	4692	437 448	222	1644
3	Braunschweigische	Morse	3 resp. 2	64*	354	—	198 970	21	345
4	Friedrich-Franz-E.	Siemens	1	20	109	—	31 130	8	116
5	Main-Neckar-E.	Morse, Kramer, Fardely und Siemens	5	25	13	—	116 300	17	—
6	Oldenburgische	Morse	1*	16	—	90	26 200	15	103
7	Bebra-Hanauer	Morse	2	28	180	—	92 320	18	1
8	Hannoversche	Morse	1	296	929	—	632 000	69	864
9	Main-Weser-Bahn	Kramer und Morse	2	35	—	—	105 740	21	38
10	Nassauische	Morse	3	61	293	3371	146 569	46	109
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	Morse	4	222*	685	—	480 000	63	459
12	Preuß. Ostbahn	Morse	2 u. 3*	239*	913	—	666 460	88	990
13	Saarbrücker	Morse, Kramer, Fardely und Breguet*	2—3*	60	181	—	93 740	35	133
14	Westfälische	Morse	2 resp. 3	77	277	77	243 003	38	382
15	Sächsische östliche	Morse	1—3	28	127	—	78 526	23	231
16	Sächsische westliche	Morse	1—4	74	296	238	186 294	58	420
17	Württembergische	Morse	1 resp. 2	120	29	—	270 920	95	270
	II. Privatbahnen.								
	a) unter Staatsverwaltung.								
18	a. Bergisch-Märkische	Morse, Siemens und Kramer	2—4	259	869	in Kol. 72 b	427 298	103*	757
	b. Hessische Nordbahn	Kramer und Morse	2	26	163	—	75 200	18	—
19	a. Oberschlesische	Siemens, Kramer und Morse	3	173	303	—	184 700	28	329
	b. Breslau-Posen-Glogauer	Kramer und Morse	3	89	254	—	156 280	17	245
	c. Stargard-Posener	Kramer und Morse	3	49	182	—	135 900	11	161
20	Rhein-Nahe-E.	Morse	2	33	166	487	64 540	18	179
21	Wilhelms-Bahn	Morse	1 u. 2	41	199	—	75 200	22	183
22	a. Gößnitz-Geraer	Morse	2	4	35	—	18 527	4	4
	b. Greiz-Brunner	Morse	2	2	12	—	3158	2	2
23	a. Löbau-Zittauer	Morse	1	3	—	—	8911	3	37
	b. Zittau-Reichenberger	Morse	1	4	—	5748	1383	4	34
	b) in Privatverwaltung.								
24	Alberts-Bahn	Morse	2	3	—	—	3610	3	23
25	Altona-Kieler	Morse	4 resp. 1*	39	7	—	74 200	31	248
26	Bayerische Ostbahnen	Siemens und Halske	2	133	—	—	346 600	86	—
27	Berlin-Anhaltische	Kramer, Siemens und Morse	2	45	430	—	166 320	33	408
28	Berlin-Görlitzer	Morse	2	22	212	—	112 000	15*	226
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	Morse	2	48*	287	4160	158 880	26	282
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	Kramer	2	42	186	—	98 640	10	191
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn etc.	Morse	2 resp. 3	75	236	—	127 360	50	221
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	Morse	2	40	160	—	90 971	32	161
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	Morse	2	32	258	—	118 600	19	261
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	Kramer und Morse	1 resp. 2	60*	231	—	68 200	21	211
33	Frankfurt-Hanauer	Kramer	1.	10	—	—	10 920	9	26
34	Glückstadt-Elmshorner	Morse	1	3	—	—	9000	3	29
35	Hessische Ludwigs-E.	Fardely und Morse*	2*	55*	45*	—	103 220	36	*
36	Homburger	Siemens und Halske	1	5	—	—	4850	5	5
37	Kirchheimer		—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	Kramer und Morse	4 resp. 3*	242*	760	—	483 518	66*	759
39	Leipzig-Dresdener	Morse	4	23	263	—	119 802	17	232
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	Siemens und Halske	1	4	1	15	1719	4	6

69	70	71		72		73	74

(Forts.) **I. Allgemeine Beschreibung der Bahn.**

D. Telegraphen.

	Name des Begründers des Systems, nach welchem die elektromagnetischen Telegraphen eingerichtet sind.	Anzahl der elektromagnetischen Telegraphen Leitungen.	Anzahl der Sprech-Apparate.	Anzahl der Glocken-Apparate.	Länge der a. kupfernen Drähte der Hauptleitungen. Ruthen.	Länge der b. eisernen Drähte der Hauptleitungen. Ruthen.	Telegraphen-Stationen. Anz.	Optische Telegraphen. Anz.
A. Deutsche Eisenbahnen.								
II. Privatbahnen.								
41 a. Lübeck-Büchener	Morsé	1	5	40	—	12 600	4	38
b. Lübeck-Hamburger	Morsé	1	8	56	16 667	—	7	63
42 Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	Morsé und Kramer	2 resp. 3*	27	180	216	112 500	19	190
43 a. Magdeburg-Halberstädter	Kramer und Morsé	2 resp. 3*	81	241	—	115 844	25	233
b. Magdeb.-Wittenbergesche	Kramer und Morsé	2 resp. 3*	26	126	—	73 080	12	133
44 Mecklenburgische	Siemens und Halske	1	28	142	—	39 400	9	132
45 Neisse-Brieger	Siemens und Halske	1	7	44	—	12 359	3	47
46 Niederschlesische Zweigbahn	Kramer	1	13*	83	—	19 640	8	88*
47 Ostpreußische Südbahn	Morsé	2	55*	217	—	121 800	24	237
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn	Fardely	1 resp. 2	ca. 32	—	—	61 260	28	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	Fardely	1	ca. 12	—	—	16 160	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer		—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen	Fardely	1	6	—	—	7760	6	—
49 Rechte Oder-Ufer-E.	Kramer und Morsé	3*	47	223	—	92 000	15	237
50 Rheinische	Morsé und Kramer	2 resp. 3	140	735	—	416 300	80	764
51 Schleswigsche	Wheatstone und Morsé	1 resp. 2	34	—	—	92 423	29	—
52 Taunus-E.	Fardely und Kramer	2 u. 3	17	10	9625	23 105	10	5
53 a. Thüringische	Morsé	2	53	293	—	166 080	27	64
b. Werra-E.	Morsé	1	31	177	—	45 500	18	158*
54 Tilsit-Insterburger	Morsé	2	7	46	—	28 805	4	51
B. Oesterreichische Bahnen.								
55 Ungarische Nordbahn	Morsé	2	16	104	—	70 000	16	—
56 Aussig-Teplitzer	Morsé	3	7	2	—	15 020	7	ca. 40
57 Böhmische Nordbahn	Morsé	1	9	6	—	11 959	8	41
58 Böhmische Westbahn	Morsé	1 u. 2	20	8	—	58 522	18	196
59 Brünn-Rossitzer	Morsé	3	8	37	—	7500	6	34
60 Buschtěh-rader { a. Kralup-Kladno	Morsé	1	6	—	—	6992	6	37
{ b. Prag Weibybka	Morsé	1	8	—	—	15 847	7	26
{ c. Pferde-Bahn								
61 Fünfkirchen-Barcs'er	Morsé	2	5	48	—	37 174	5	10
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	Morsé	2	28	316	—	182 503	26	324
63 Graz-Köflacher	Morsé	1	4	—	—	10 558	4	40
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	Bein und Morsé	3	162	4*	—	480 420	53	—
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn	Morsé	1	13	—	—	37 346	13	110
66 Kaiserin { a. Lokom.-Bahn	Morsé	2	93	635	—	229 640	60	9
Elisabeth { b. Pferde-Bahn								
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	Morsé	2	20	212	—	140 440	18	—
68 Mohacs-Fünfkirchener	Morsé	1*	8	—	—	18 257	7	78*
69 a. Oesterreichische nördliche	Morsé	1	155	668	—	164 886	52	567
b. Oesterreichische südöstliche	Morsé	1	157	845	—	197 372	64	572
c. Wien-Neu-Szönyer	Morsé	1	24	193	—	41 689	21	140
70 a. Südbahn, Oesterreichische	Morsé	1, 2 u. 3	ca. 200	1634	—	993 400	163	—
b. Tiroler	Morsé	2	44	353	—	160 000	40	—
71 Süd-Norddeutsche	Morsé	1	21	25	59 279	—	20	ca. 250
72 Theiß-Bahn	Morsé	1	42	—	—	159 136	36	—
73 Turnau-Kralup-Prager	Morsé	1	13	—	—	32 740	13	73
C. Fremdländische Bahnen.								
74 Niederländische Staats-E.	Morsé	1, 2 u. 3*	133	10	58 400	88 700	112	61
75 Lüttich-Mastrichter	Morsé	1	8	—	93	7721	6	—
76 Niederländische Rhein-E.	Morsé	3	35	140	100	139 599	22	—
a. Warschau-Wiener	Morsé	2*	44	6	—	174 625	25	373
77 b. Warschau-Bromberger	Morsé	2*	15	113	—	72 050	8	139

A. Deutsche Eisenbahnen.

		75	76	77	78					
					II. Anlage=					
					Verwendet sind für:					
					Bahnkörper					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wegeübergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30' Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	—	271 818	5 976 540	11 552 499	in Kol. 78a	232 225	4 624 343	in Kol. 78d	3 049 469
2	Bayerische	—	310 535	11 142 751	17 725 572	476 476	233 461	in Kol. 78a	3 167 098	10 457 252
3	Braunschweigische	—	in Kol. 84	938 857	3 752 259	in Kol. 78a	in Kol. 78a	195 753	in Kol. 78f	1 047 395
4	Friedrich-Franz-E.	—	27 138	162 215	1 226 936	49 071	4881	86 383	139 233	26 105
5	Main-Neckar-E.	—	292 064	992 876	842 920	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	995 177
6	Oldenburgische	—	19 670*	624 905	388 798	" " 78a	22 755	32 347	55 154	582 569
7	Vebra-Hanauer	—	33 840	1 134 186	717 982	78 758	4876	21 247	525 549	in Kol. 78e
8	Hannoversche	—	3 237 235*	3 319 724	6 224 069	in Kol. 78a	116 920	1 031 610*	in Kol. 78f	3 810 032
9	Main-Weser-B.	—	40 460	2 432 764	3 469 210	105 671	21 112	469 520	419 863	839 559
10	Nassauische	—	in Kol. 84	2 597 460	2 684 500	in Kol. 78a u. c	37 460	111 900	2 568 500	in Kol. 78e
11	a. Niederschlesisch-Märkische	20 975 000*	111 000	3 339 338	3 109 264	" " 78a	108 270	529 125	in Kol. 78f	3 130 959
	b. Schlesische Gebirgsbahn	—	481 623	880 293	2 052 571	127 783	24 488	727 757	" " 78f	1 177 383
12	Preuß. Ostbahn	—	1 572 901	3 826 457	6 465 547	in Kol. 78a	106 465	487 548	1 886 896	8 028 186*
13	Saarbrücker	—	in Kol. 84	1 182 886	2 679 144	112 385	41 885	150 600	in Kol. 78f	1 134 737
14	Westfälische	—	222 064*	1 816 493	3 491 157	338 761	119 729	240 974	" " 78f	3 031 438
15	Sächsische östliche	—	54 901	1 724 481	11 486 644	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a
16	Sächsische westliche	—	99 646	2 352 981	27 548 405	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a
17	Württembergische	—	217 101	6 901 635	9 460 137	1 207 543	406 011	219 191	5 864 376	" " 78e
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	93 993 500	in Kol. 84	8 505 662	11 497 040	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 110 125	in Kol. 78f	5 694 781
19	a. Oberschlesische	27 753 100*	" " 84	1 168 514	1 622 081	" " 78a	206 607	in Kol. 78c	" " 78f	1 469 152
	b. Breslau-Posen-Glogauer	12 500 000	" " 84	572 250	733 732	" " 78a	859	122 270	202 690	1 493 314
	c. Stargard-Posener	7 300 000	" " 84	240 795	521 517	34 379	1669	50 663	in Kol. 78f	411 744
20	Rhein-Nahe-E.	18 000 000	" " 84	2 161 396	3 535 846	551 896	29 520	63 559	539 910	1 872 123
21	Wilhelms-Bahn	9 500 000	24 643	349 219	1 459 299		—	104 047	in Kol. 78f	523 799
22	a. Gößnitz-Geraer	1 597 100	30 905	278 339	929 794					—
	b. Greiz-Brunner	410 000	9627	41 484	230 558	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	—
23	a. Löbau-Zittauer	2 500 000	8347	227 138	1 840 337					in Kol. 78a
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	8552	225 970	2 716 585					" " 78a
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	2 400 000	81 527	226 751	1 188 228	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a
25	Altona-Kieler	12 650 000	183 709	1 068 851	1 964 403*	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 174	165 466	3 437 190	4 226 832	" " 78a	33 923	" " 78f	" " 78f	3 512 662
27	Berlin-Anhaltische	17 600 000	334 105	1 675 526	1 685 088	90 528	36 260	189 053	" " 78f	1 471 701
28	Berlin-Görlitzer	12 250 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	14 000 000*	839 749	1 200 832	1 793 956	109 781	51 880	42 340	in Kol. 78f	1 422 999
	b. Hamburg-Bergedorfer	2 298 000	87 887	327 322	231 814	127 845	12 981	19 227	" " 78f	191 752
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	14 866 400	54 350	2 038 445	831 903	163 482	—	68 159	" " 78f	1 718 260
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	12 000 000	in Kol. 84	1 448 028	2 406 642	in Kol. 78a	17 410	38 805	414 335	1 175 442
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	11 500 000	34 956	207 518	1 481 859	82 527	8161	52 664	338 722	492 753
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	12 000 000	in Kol. 84	120 760	1 670 758	in Kol. 78a	26 967	90 342	355 188*	119 264
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	10 500 000*	25 615	1 113 928	1 150 435	61 186	17 313	267 274	in Kol. 78f	439 362
33	Frankfurt-Hanauer	2 571 429	12 483	573 522	162 925	in Kol. 78a	in Kol. 78d	17 287	25 946	118 634
34	Glückstadt-Elmshorner	1 071 750	in Kol. 84	207 166	82 075	5606	4719	7680	56 238	—
35	Hessische Ludwigs-E.	16 171 428	150 809	2 204 709	1 839 240	178 770	88 651	60 240	598 245	1 693 250
36	Homburger	1 600 000	28 571	286 224	438 949	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
37	Kirchheimer	200 000	1500	41 209	24 600	500	4200	1000	3400	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	75 274 500*	1 403 343	4 646 435	7 313 615	in Kol. 78a	144 744	379 230	8 207 373	in Kol. 78e
39	Leipzig-Dresdener	17 500 000	in Kol. 84*	in Kol. 78a	10 778 583	" " 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124 000	2353	19 931	14 924*	593	2827	875	" " 78a	—

	79	80		81	82	83	84	85	86	

Kapital.

Verwendet sind für:

6. Tunnels. Thlr.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.). Thlr.	Signal-Vorrichtungen a. optische. Thlr.	Signal-Vorrichtungen b. elektromagnetische. Thlr.	Bahnhöfe und Wärterhäuser. Thlr.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortificatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten rc.) Thlr.	Betriebsmittel. Thlr.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.) Thlr.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals. Thlr.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Thlr.	
2 902 302	13 591 677	—	—	6 502 799	1 252 768	9 741 959	1 671 685	61 370 084*	*609 097**	*80 867**	1
952 178	22 557 951	in Kol. 81	in Kol. 81	8 967 829	—	12 236 862	3 625 624	(91 853 589 / 11 342 857*	*487 649** / *240 411*	*64 741* / *37 230*	2
in Kol. 78a	4 140 624	" " 80b	55 548	1 022 322	—	1 403 097	840 445	13 416 300	*368 985*	*48 989*	3
—	1 153 248	8449	31 085	854 461	114 819	785 092	304 105	4 973 221	*322 100*	*42 766*	4
—	1 834 219	—	—	1 448 369	—	655 779	—	7 061 404	*607 171*	*80 609*	5
—	1 143 670	33 107	8689	638 444	14 123	520 881	155 916	4 241 028*	*336 055**	*44 619**	6
86 009	2 126 709	in Kol. 80b	50 624	730 920	89 510	1 336 313	3 086 542* / 382 981	10 406 046	*541 982**	*71 957*	7
103 346	8 634 106	540 102*	173 717	6 601 442*	173 510	8 310 840	309 154*	42 585 807* / 8 112 259*	*489 127**	*64 940**	8
—	4 975 623	in Kol. 80b	17 375	2 263 500	335 402	1 198 563	688 364	17 276 986*	*653 689**	*86 771**	9
1 722 560	2 833 580	" " 80b	73 510	1 564 200	282 450	2 101 780	2 428 610	19 006 450	*757 833*	*100 627*	10
—	10 250 056	" " 81	in Kol. 81	5 316 513	335 128*	9 696 532	2 939 912*	38 866 097	*752 927*	*99 961*	11a
253 030	2 354 839	" " 80b	105 493	1 037 692	71 117	1 582 437	36 759	10 913 265	*529 256*	*70 268*	- b
—	14 364 108	" " 80b	1 067 898	7 663 448	583 255	8 767 694	1 541 900	56 362 303	*462 821*	*61 447*	12
713 231	3 056 211	" " 80b	86 315*	1 858 116	8858	3 652 255	743 098	15 419 721	*828 394*	*109 984*	13
929 976	5 363 643	" " 80b	417 929	3 006 456	181 980	2 893 830	1 592 709	23 647 148	*450 679*	*59 836*	14
in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a	1 499 978	—	2 226 923	672 521	17 665 448*	*733 310*	*97 359*	15
" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	3 665 027	—	6 325 364	1 625 696	41 617 119*	*627 899*	*83 364*	16
2 089 261	11 082 321	" " 80b	13 935	7 045 891	589 642	6 249 178	2 640 456	53 986 678	*574 699*	*76 301*	17
3 110 871	16 074 362	" " 82	in Kol. 82	6 289 710	2 295 212	11 803 563	10 110 677	76 492 003	*747 430*	*99 235*	18
—	6 089 057	in Kol. 80b	116 700	2 074 398	266 278	6 348 814	1 655 223	21 016 824*	*594 535**	*78 934*	19a
—	2 703 486		65 717	1 675 991	—	1 407 035	3 246 438	12 223 782	*439 072*	*58 300*	- b
—	2 340 499		79 978	702 755	115 864	1 459 736	801 975	6 761 574	*298 788*	*39 670*	- c
1 567 127	2 371 144		116 310*	661 656	355 765	1 491 568	1 052 730	16 373 550	*1 023 347*	*135 858*	20
689 170	1 982 494	—	4396	804 765	146 925	1 699 362	1 158 103	8 946 222	*393 067*	*52 186*	21
—				162 255	—	—	101 001	1 502 294	*325 172*	*43 169*	22a
—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	38 037	—	44 721	19 073	383 300	*281 985*	*37 440*	- b
—				216 734	—	219 529	196 338	2 708 423	*600 537*	*79 730*	23a
in Kol. 78a				329 583	—	248 392	101 479	3 630 561	*1 022 694*	*135 773*	- b
—	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	136 553	—	711 622	133 825	2 478 506	*486 936*	*64 645*	24
—	2 634 767	in Kol. 79	5364*	2 662 128	—	1 276 465	792 705*	10 588 392	*322 817*	*42 859*	25
in Kol. 74f	8 393 232	—	88 891	3 123 705	497 242*	5 221 616	3 633 218	32 333 977	*391 927*	*52 035*	26
—	5 706 252	69 331	26 879	1 630 062	455 453	1 816 324	1 813 438	17 000 000	*358 665*	*47 619*	27
—	—	—	—	—	—	—	—	11 850 000	*429 348*	*57 003*	28
—	3 816 286	in Kol. 80b	108 457	1 907 550	—	1 581 084	1 125 086	14 000 000	*372 014*	*49 395*	29a
—	414 052	—	—	616 246	—	—	268 874	2 298 000	*1 099 522*	*145 979*	- b
—	3 912 806	27 402	33 997	1 528 040	111 226	2 844 902	2 319 676	15 652 648	*801 057*	*106 353*	30
8300	3 894 823	in Kol. 81	in Kol. 81	2 136 246	508 479	2 019 599	1 049 927	15 118 036*	*512 476*	*68 040*	31a
—	2 470 330	15 644	37 375	1 255 883	87 104	1 337 823	1 431 265	9 334 584	*408 874*	*54 283*	- b
—	3 187 246	in Kol. 80b	257 401*	1 355 097	1 689 593*	1 559 533	942 288	11 374 437	*573 545*	*49 594*	- c
—	2 285 904	" " 80b	98 296	1 122 957	539 395	2 470 108	957 978	10 549 751*	*460 800*	*61 190*	32
—	636 842	1927	4838	291 214	79 160	522 860*	119 202	2 566 840	*780 194*	*103 584*	33
—	231 388	in Kol. 80b	2171	174 539	58 338	115 980	73 050	1 018 950	*226 433*	*30 066*	34
—	3 532 343	—	42 648	1 499 344	954 822	2 851 999	1 167 687	16 862 757	*602 887*	*80 043*	35
in Kol. 78a	320 958	in Kol. 80b	5678	150 263	—	149 385	219 972	1 600 000	*663 900*	*88 144*	36
—	62 300	—	—	40 400	—	33 200	10 300	222 600*	*222 600**	*34 167*	37
1 269 871	10 783 017	in Kol. 80b	183 067	5 087 400	1 450 593	14 268 572	11 610 268	66 747 528*	*917 681**	*121 837**	38
in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a	1 845 364	in Kol. 81	2 912 584	786 469	16 323 000	*556 149*	*73 839*	39
—	31 352	—	—*	13 377	—	30 302	7792	124 326	*124 326**	*20 618*	40

		75	76	77	78					
					II. Anlage=					
			Verwendet sind für:							
					Bahnkörper					
		Im Ganzen sind concessionirt.	Vorarbeiten.	Grunderwerb.	a. Erdarbeiten.	b. Böschungen und Futtermauern.	c. Einfriedigungen.	d. Wege-Uebergänge.	e. Kleine Brücken (bis 30′ Spannweite) und Durchlässe.	f. Große Brücken und Viadukte.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	II. Privatbahnen.									
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6 858 000	40 044	1 009 620	1 193 647*	166 038	46 507	58 982	317 293	133 079
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	11 200 000	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79	in Kol. 79
43	a. Magdeburg-Halberstädter	13 100 000*	—	1 044 857	987 959	9641	7369	105 118	613 662	" " 78e
	b. Magdeb.-Wittenbergesche.	6 500 000	91 858*	396 847	480 601	in Kol. 78a	43 317	in Kol. 78c	in Kol. 78f	1 856 286
44	Mecklenburgische	6 208 000	37 722	415 224	1 269 896	47 860	12 504	14 968	406 113	155 603
45	Neisse-Brieger	1 450 000	7181	123 328	201 882	in Kol. 78a	in Kol. 81	27 306	50 783	—
46	Niederschlesische Zweigbahn .	2 500 000	9166	148 555	198 646	66	639	8192	106 548	205 978
47	Ostpreußische Südbahn . .	13 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	11 816 572	131 823	1 489 553	1 581 512	in Kol. 78a	7502	93 955	586 529	in Kol. 78e
	b. Pfälzische Maximiliansb..	3 714 285	67 856	529 758	398 156	" " 78a	1544	34 725	172 071	" " 78e
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	828 571	11 112	275 700	150 635	7888	1591	4115	45 479	" " 78e
	d. Pfälzische Nordbahnen .	994 286	1800	154 589	203 331	i. R. 78c u. e	2620	14 045	53 716	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	15 000 000	64 634*	117 854	159 388	20 479	31	26 130	49 004	110 541
50	Rheinische	53 950 000*	1 788 579	7 922 378	4 944 577	in Kol. 78a	176 116	438 324	884 085	3 418 676
51	Schleswigsche.	10 000 000	—*	—	—	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	2 344 000	5495	379 851	1 341 299 / 41 548*	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
53	a. Thüringische	34 311 000*	60 400	2 342 851	3 243 674	268 582	11 854	673 545	416 955	2 229 053
	b. Werra-E.	8 256 900	39 107	705 617	1 853 305	71 505	4254	368 930	250 890	241 346
54	Tilsit-Insterburger . . .	3 089 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.									
55	Ungarische Nordbahn . .	—*	—*	—	—	—	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	2 583 333	48 839	354 727	834 719	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
57	Böhmische Nordbahn . .	9 333 333	—*	—	—	—	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	16 000 000	1 066 666*	570 710	1 635 114	88 041	88 789	35 186	562 397	747 126
59	Brünn-Rossitzer	1 761 600	7422	179 376	748 662	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
60	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno .	2 464 000	66 187	103 946	360 150	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	—
	b. Prag-Weihybka .		4304	69 356	78 268	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	—
	c. Pferde-Bahn. .									
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	4 608 800	—*	—	—	—	—	—	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B. .	24 000 000	310 404	1 084 075	9 683 589	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
63	Graz-Köflacher	2 933 333*	—	118 690	251 966	28 147	5597	20 066	48 968	77 022
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	58 270 683	176 088	2 697 951	10 673 076	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	9 349 400*	—*	—	—	—	—	—	—	—
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn .	—*	851 059*	2 894 770	12 849 386	262 004	in Kol. 78e	in Kol. 78e	832 543	6 276 017
	b. Pferde-Bahn .		—*		—	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	16 333 333	1 666 667	666 667	2 333 333	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	1 000 000	1 000 000
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	4 583 827*	207 605	147 035	950 849	6941	23 296	5324	355 310	82 428
69	a. Oesterreichische nördliche .	106 666 666	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche		—*	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .		—*	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische	100 000 000*	—*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Tiroler									
71	Süd-Norddeutsche . . .	17 283 400	133 983	764 439	3 589 441	364 424	41 400	120 787	in Kol. 78f	2 591 200
72	Theiß-Bahn	30 800 000	6 267 451**	548 488	1 887 004*	15	in Kol. 78d	260 070	" " 78f	949 175
73	Turnau-Kralup-Prager . .	4 666 667	85 899	214 806	883 740	14 263	18 000	20 500	222 000	450 000
	C. Fremdländische Bahnen.									
74	Niederländische Staats-E. .	—	in Kol. 94*	7 155 294*	5 641 899	464 543	479 674	795 230	2 382 013	5 189 813
75	Lüttich-Mastrichter . . .	2 933 333	in Kol. 78a*	in Kol. 78a	2 124 782*	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	in Kol. 78a	—
76	Niederländische Rhein-E. .	22 285 714	" " 78a*	2 183 230*	8 929 901	" " 78a	" " 78a	" " 78a	" " 78a	in Kol. 78a
77	a. Warschau-Wiener. . .	16 200 000*	11 064	63 220	305 861	11 562	9913	346 332	" " 78e	
	b. Warschau-Bromberger .	6 201 000	28 244	86 816	840 681	14 858	101 000	in Kol. 78f	504 144	

im Kol. 78a

	79	80		81	82	83	84	85	86		
Kapital.											
	Verwendet sind für:										
	Tunnels.	Oberbau (Schienen, Schwellen, Drehscheiben u. s. w.).	Signal-Vorrichtungen a. optische.	Signal-Vorrichtungen b. elektromagnetische.	Bahnhöfe und Wärterhäuser.	Sonstige Anlagen: (z. B. fortifikatorische, Hebevorrichtungen, schiefe Ebenen, Einrichtung der Werkstätten ꝛc.)	Betriebsmittel.	Insgemein (Verwaltungskosten, Zinsen während der Bauzeit, Coursverlust u. s. w.)	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals.	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
	—	1 243 743	in Kol. 80b	44 171	974 978	127 199	767 444	688 551	**6 811 296**	*466 527*	*61 939*	41
	in Kol. 79	5 163 593	" " 79	31 068	1 494 036	37 904	2 563 433	—	**9 290 034**	*521 326*	*69 220*	42
	—	2 840 835	" " 80b	94 302	1 271 182	248 678	2 759 589	977 566	**10 960 758**	*446 103*	*59 228*	43 a
	—	1 415 892	" " 80b	40 436*	471 006	139 459	776 794	831 182	**6 543 678***	*458 240*	*60 839*	- b
	—	1 425 466	" " 80b	96 732	574 803	—	725 193*	1 115 916	**6 298 000**	*326 829*	*43 393*	44
	—	415 996	1492	7113	92 025	30 433	231 655	122 695	**1 311 889**	*225 024*	*29 876*	45
	—	765 398	8870	5071	244 743	—	442 025	353 536	**2 497 433**	*262 888*	*34 905*	46
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	47
	492 818	2 602 108	in Kol. 80b.	23 036	1 269 583	217 654	2 324 218	1 619 412	**12 439 703**	*518 321*	*68 822*	48 a
	—	981 837		7837	313 462	239 446	806 579	276 767	**3 830 038**	*458 139*	*60 833*	- b
	—	134 880		1897	75 144	35 770	54 350	176 733	**975 294***	*472 297*	*62 705*	- c
	15 849	186 245		2331	70 721	—	70 489	182 911	**958 647**	*250 955*	*33 355*	- d
	—	1 064 354	20 397*	14 765	165 500	35 240	423 077	232 465	**2 503 859***	*247 416**	*32 850**	49
	2 360 342	10 846 192	in Kol. 80b	482 165	4 701 037	1 982 401	7 799 947	4 617 554	**52 362 373**	*757 996*	*100 637*	50
	—	—	—	—	—	—	—	—	**8 250 000***	*268 642*	*35 666*	51
	—	in Kol. 78a	in Kol. 80b	7994	486 394	210 899	690 894	110 529	**3 314 904***	*494 024*	*66 047*	52
	198 946	5 101 986	7502	82 015	1 572 652	142 013	2 461 865	2 463 700	**21 277 593**	*551 233*	*73 184*	53 a
	157 526	2 021 312	3072	30 025	756 240	—	807 718	946 053	**8 256 900**	*113 880*	*54 951*	- b
	—	—	—	—	—	—	—	—	**2 889 000***	*403 492*	*53 579*	54
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	55
	—	791 802	3631	2676	282 327	60 855	654 511	82 884	**3 116 971***	*765 002**	*101 567*	56
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	57
	—	3 179 288	9808	5640	1 629 732	294 064	1 540 773	4 546 666	**16 000 000**	*620 877*	*82 432*	58
	—	469 727	3360	7208	241 002	60 066	200 276	129 857	**2 046 956**	*545 855*	*72 471*	59
	—	546 189	in Kol. 80b	8918	176 164	50 390	275 368	51 829	**1 639 171**	*430 228*	*57 115*	60 a
	—	253 952	" " 80b	2019	70 172	17 316	215 624	3129	**576 664**	*152 557*	*20 251*	- b
									137 476	*31 316*	*4158*	- c
	—	—	—	—	—	—	430 000	—	**4 608 800**	*512 658*	*68 067*	61
	—	6 912 072	in Kol. 81	in Kol. 81	3 380 929	291 544	4 540 530	1 703 717*	**27 906 858**	*596 173*	*79 159*	62
	53 326	599 006	1989	3333	224 171	33 425	203 441	343 019	**2 020 166**	*380 445*	*50 504*	63
	in Kol. 78a	16 841 743	in Kol. 79	in Kol. 79	8 334 689	—	12 414 984	3 394 154	**54 532 685**	*679 425*	*90 205*	64
	—	—	—	—	—	—	—	—	**9 349 400**	*517 399*	*68 693*	65
	500 500	10 014 308	15 542	118 107	7 264 884	—	6 089 704	5 871 678	**53 840 502**	*936 846*	*124 383*	66 a
	—	—	—	—	—	—	—	—	**3 003 933***	*173 053*	*22 976*	- b
	—	5 713 333	in Kol. 81	in Kol. 81	1 100 000	—	1 320 000	1 533 333	**16 333 333**	*465 204*	*61 764*	67
	—	1 407 789	3822	7946	347 885	6928	588 160	442 506	**4 583 827**	*567 305*	*75 317*	68
	—	—	—	—	—	—	8 921 702	—	**42 165 269**	*660 794*	*87 731*	69 a
	—	—	—	—	—	—	11 483 274	—	**45 548 569**	*494 287*	*65 625*	- b
	—	—	—	—	—	—	2 028 999	—	**10 073 158**	*481 279*	*63 898*	- c
	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—*	—	70
	734 710	3 599 516	11 818	21 754	1 100 783	163 738	2 149 877	1 379 959	**16 767 829**	*570 334*	*75 721*	71
	—	9 980 438	40 038	57 541	2 922 722	—	3 971 301*	1 599 835*	**28 484 078**	*368 440*	*48 916*	72
	—	1 370 127	1950	4737	238 131	126 629	408 308	606 645	**4 665 735**	*405 012*	*53 772*	73
	—	9 300 101	—*	—*	3 923 074	647 907	—*	1 552 460*	**37 532 038***	*434 801**	*57 716**	74
	—	in Kol. 78a	—	2179	in Kol. 78a	—	302 620	in Kol. 78a	**2 429 581**	*629 425*	*83 577*	75
	—	3 335 990	in Kol. 78a	in Kol. 78a	" " 78a	in Kol. 78a	3 089 734	657 976	**18 196 834**	*838 564*	*111 336*	76
	—	3 364 798	" " 80b	20 037	1 160 278	2438	3 704 629	2 141 706*	**11 141 838**	*240 126*	*31 881*	77 a
	—	1 846 626	" " 80b	47 897	806 678	—	1 111 010	770 764	**6 158 718**	*312 625*	*41 506*	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**

		87			88	89		90	
		Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen			Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1868 amortisirt.	Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt		Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet:	
		a. in Stamm-Actien.	b. in Prioritäts-Stamm-Actien.	c. in Prioritäts-Obligationen.				a. in den früheren Jahren bis Ende 1867.	b. im Betriebs-Jahre 1868.
	I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	mit Proc.	Thlr.	Thlr.
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	—	—	—	—	—	—	4 923 567	637 905
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	937 259	89 184
6	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	—	—	1 345 431	155 465
10	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—
11	a. Niederschlesisch-Märkische	10 000 000	4 175 000	6 800 000	1 274 387	10 000 000	4	5 460 253*	207 545*
	b. Schlesische Gebirgsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Westfälische	—	—	—	—	—	—	1 672 789	502 170
15	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	786 880	40 414
16	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	1 447 046	330 508
17	Württembergische	—	—	—	—	—	—	1 995 723	177 839
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.								
18	a. Bergisch-Märkische	25 000 000	—	68 993 500	1 831 475	18 000 000*	3½*	628 160	—
	b. Hessische Nordbahn								
19	a. Oberschlesische	12 606 200	—	15 146 900	857 900*	2 400 000	3½	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	12 250 000	301 100	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	5 000 000	—	2 300 000	175 100*	5 000 000	3½	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	9 000 000	—	9 000 000	67 600	8 250 000*	4½	—	—
21	Wilhelms-Bahn	2 400 000	2 966 750	4 133 250	257 500	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	1 597 100*	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	380 000*	—	305 00	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	2 000 000	—	500 000	—	—	—	88 192	30 062
	b. Zittau-Reichenberger	3 750 000	—	—	—	3 750 000	4	—	—
	b) in Privatverwaltung.								
24	Alberts-Bahn	900 000	—	1 500 000	—	—	—	78 506	—
25	Altona-Kieler	6 150 000	—	6 500 000	60 000	—	—	801 005*	48 547*
26	Bayerische Ostbahnen	34 285 714	—	—	—	34 285 714	4½	—	—
27	Berlin-Anhaltische	8 500 000	—	8 500 000	960 000	—	—	444 473	62 275
28	Berlin-Görlitzer	5 500 000	5 500 000	1 250 000	—*	—	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	8 000 000	—	6 000 000	625 000	—	—	3 470 378*	360 962*
	b. Hamburg-Bergedorfer	1 548 000	—	750 000	75 000	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5 000 000	—	9 866 400	1 250 300	—	—	30 422	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn	10 300 000*	—	1 700 000	125 400	—	—	513 052	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	11 500 000	—	11 500 000	3½*	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	12 000 000	—	12 000 000	4½	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 100 000	—	5 400 000	303 200	—	—	40 149	—
33	Frankfurt-Hanauer	1 714 285	—	857 144	88 057	—	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	450 000	408 000	213 750	—	—	—	19 667	3650
35	Hessische Ludwigs-E.	9 314 286	—	6 857 142	229 514	—	—	—	—
36	Homburger	914 286*	—	685 714	60 286	—	—	9669	4643
37	Kirchheimer	200 000	—	—	—	—	—	943	120
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	26 000 000	—	49 274 500	1 231 300	—	—	2 923 965	204 823
39	Leipzig-Dresdener	7 500 000	—	10 000 000*	843 956	—	—	1 919 273	84 038
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	101 143	—	—*	—*	—	—	172 707	13 724*

(Forts.) **II. Anlage-Kapital.**

	A. Deutsche Eisenbahnen.	87 Von dem Gesammt-Anlage-Kapitale (Kol. 75) bestehen a. in Stamm-Actien. Thlr.	87 b. in Prioritäts-Stamm-Actien. Thlr.	87 c. in Prioritäts-Obligationen. Thlr.	88 Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1868 amortisirt. Thlr.	89 Von dem Actien-Kapitale sind vom Staate garantirt Thlr.	89 mit Proc.	90 Außer dem in Kol. 85 aufgeführten Anlage-Kapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Ueberschüssen verwendet: a. in den früheren Jahren bis Ende 1867. Thlr.	90 b. im Betriebs-Jahre 1868. Thlr.
	II. Privatbahnen.								
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6 158 600	—	700 000	—	—	—	256 535	27 849
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	3 500 000	2 000 000	5 700 000	1 071 000	—	—	471 054	76 786*
43	a. Magdeburg-Halberstädter	3 900 000	—	9 200 000	109 200	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	4 500 000	—	2 000 000	268 700	—	—	—	—
44	Mecklenburgische	4 350 000	—	1 948 000*	305 820	—	—	342 411	49 020
45	Neisse-Brieger	1 100 000	—	350 000	5300	—	—	406 473	17 175
46	Niederschlesische Zweigbahn .	1 412 200	87 800	1 000 000	137 400	—	—	10 295	2000
47	Ostpreußische Südbahn . .	4 500 000	4 500 000	4 000 000	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	6 662 286	—	5 154 286	191 429	6 662 286	4	304 584	20 284
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3 714 285	—	—	—	3 714 285	4½	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	828 571	—	—	—	828 571	4	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen .	994 286	—	—	—	994 286	4	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	7 500 000	7 500 000	—	—	—	—	—	—
50	Rheinische	30 000 000	892 250	23 057 750	1 098 900	4 000 000*	3½, 4 u. 4½	700 258	100 000
51	Schleswigsche	5 000 000	—	5 000 000	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	1 714 286	—	629 714*	125 142	—	—	—*	—
53	a. Thüringische	22 411 000	—	11 900 000	1 152 500	—*	4 resp. 4½*	764 736*	144 478*
	b. Werra-E.	5 006 900	—	3 250 000	16 300	8 000 000*	4*	—	—
54	Tilsit-Insterburger . . .	1 533 400	1 555 600	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.								
55	Ungarische Nordbahn . .	—*	—	—	—	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	1 750 000	—	833 333	20 300	—	—	—	—
57	Böhmische Nordbahn . .	5 333 333*	—	4 000 000*	—	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	8 000 000	—	8 000 000	216 000	16 000 000	5,2	—	50 223
59	Brünn-Rossitzer	89 600	1 372 000	300 000	10 200	—	—	—	—
60	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno. b. Prag-Nejdobka c. Pferde-Bahn . .	2 464 000	—	—	132 650*	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	2 309 467	—	2 299 333	—	4 608 800*	5,0	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	14 000 000	—	10 000 000	157 440*	14 000 000	5,2	—	—
63	Graz-Köflacher	2 133 333*	—	800 000	17 200	—	—	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	43 035 683	—	15 235 000	2 826 880	—	—	—	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	3 739 700*	—	5 609 700*	—	9 349 400*	5	—	—
66	Kaiserin-Elisabeth a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn .	20 971 902	—	36 154 367	3 726 067	—*	5,2	—	444 177
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	8 333 333	—	8 000 000	28 267*	—*	—*	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—*	—	—	—	—	—	32 472	25 632
69	a. Oesterreichische nördliche. b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer . .	53 333 333	—	53 333 333	1 430 548*	66 666 666	5,2	—	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	100 000 000	—	212 160 326*	—	—*	—	—	—
71	Süd-Norddeutsche . . .	10 500 000	—	6 783 400*	293 567	15 883 400	5,2	—	—
72	Theiß-Bahn	9 800 000*	—	21 000 000*	—	28 484 078	5,2	130 563*	—
73	Turnau-Kralup-Prager . .	2 666 667	—	2 000 000	33 143	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.								
74	Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	1 333 333	—	1 600 000	18 159	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	17 142 857	—	5 142 857	—	5 142 857*	4½	—	—
77	a. Warschau-Wiener . .	12 500 000	—	3 700 000	723 225*	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	6 201 000	—	—	190 430	6 201 000	4½	—	71 723

Abschnitt C.

Transportmittel.

A. Deutsche Eisenbahnen.

		91					92		93				94	95												
		Lokomotiven							Davon sind					I. Bestand der												
		a. 4- rädrige.	b. 6- rädrige.	c. 8- rädrige.	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	a. gekuppelt.	b. mit Expansion versehen.	c. ohne Expansion versehen.	d. mit Kondensation versehen.	Tender.	Firma der												
		Anzahl.			Anzahl.		Anzahl.		Zus.	Anzahl.			Zus.	a. Casse in Berlin.	b. Wagen in Potsdam bei Mitteln.	c. Waschinenfabrik G. Kaster in Cottbus.	d. Stat in Wien mit Wagen-Schmiedearbeit.	e. Actien-Gesellschaft Wagen-Waschinenfabrik in Wien.	f. Hartmann in Chemnitz.	g. Eckert in Berlin bei Kanaster.	h. Waschinenfabrik der Oesterreich. Staatsbahn.	i. Waschinen-Bau-Gesellschaft in Karlsruhe.	k. Gürtler in Görlitz.	l. Wöhlert in Berlin.	m. Pecker in Berlin.	
	I. Staatsbahnen.																									
1	Badische	32	141	45	5	223	2,02	0,27	182	223	—	—	218	·	·	·	·	·	·	·	·	171	·	·	·	
2	Bayerische	5	397	—	—	402	1,79	0,24	331	232	170	109	402	·	356	·	·	·	14	·	·	·	·	·	·	
3	Braunschweigische	14	87	—	8	109	2,86	0,38	92	109	—	—	101	·	·	·	·	·	·	100	·	·	·	·	·	
4	Friedrich-Franz-E.	—	20	—	—	20	1,30	0,17	20	—	20	—	20	·	·	·	·	·	20	·	·	·	·	·	·	
5	Main-Neckar-E.	—	30	—	—	30	2,35*	0,31	9	30	—	—	30	·	·	·	·	·	·	·	·	5	·	·	·	
6	Oldenburgische	10	2*	—	2	14	1,09	0,14	12	12	2	—	8	·	·	·	·	·	6	·	·	·	·	·	·	
7	Bebra-Hanauer	—	34	—	—	34	1,77	0,23	34	—	—	6	34	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
8	Hannoversche	—	235	—	20	255*	2,41	0,32	225	255	—	181	218	11	·	·	·	·	·	147	·	·	·	19	·	
9	Main-Weser-B.	—	69	—	—	69	2,61	0,35	69	69	—	35	59	·	·	6	·	·	·	6	·	·	·	·	·	
10	Nassauische	—	42	—	2	44	1,75	0,23	34	44	—	—	42	6	·	32	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	225	—	21	246	3,10	0,43	180	246	—	49	225	140	3	·	·	·	·	·	·	·	·	43	1	
12	Preuß. Ostbahn	—	201	—	—	201	1,63	0,22	109	201	—	26	201	105	·	·	·	·	·	20	·	·	·	36	·	
13	Saarbrücker	—	67	—	6	73	3,73	0,50	65	73	—	16	67	42	·	·	·	·	·	·	·	28	·	3	·	
14	Westfälische	—	105	—	—	105	2,02	0,27	91	46	59	—	105	41	·	·	·	·	·	24	·	·	·	5	1	
15	Sächsische östliche	2	70	—	—	72	2,62	0,35	72	72	—	—	63	·	·	·	·	·	55	·	·	·	·	2	·	
16	Sächsische westliche	2	156	—	22	180*	2,40*	0,32	180	180	—	—	127*	20	·	·	·	·	149	·	·	·	·	3	·	
17	Württembergische	—	46	132	8	186	1,97	0,26	186	186	—	24	178	·	3	152	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
	II. Privatbahnen																									
	a) unter Staatsverwaltung.																									
18	a. Bergisch Märkische	—	258	—	18*	276	3,33	0,44	255	276	—	10	258	168	·	35	·	·	·	·	·	·	13	3	
	b. Hessische Nordbahn	—	36	2	—	38	1,92	0,25	38	38	—	37	37	·	·	·	·	·	·	·	·	4	·	·	·	
19	a. Oberschlesische	—	194	—	4	198	3,21	0,43	179	198	—	99	191	110	·	·	14	·	·	·	·	·	37	31		
	b. Breslau-Posen-Glogauer																									
	c. Stargard-Posener	—	38	—	—	38	1,68	0,22	28	31	7	20	38	21	·	·	·	·	·	·	·	·	3	11		
20	Rhein-Nahe-E.	—	34	—	—	34	2,13	0,28	31	—	34	17	34	31	·	·	·	·	·	·	·	3	·	·	·	
21	Wilhelms-Bahn	—	27	—	—	27	1,09	0,14	24	17	10	—	27	14	·	·	5	·	·	·	·	·	6	·		
22	a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
	b. Greiz-Brunner	2	—	—	—	2	1,47	0,20	2	2	—	—	—	·	·	·	·	·	2	·	·	·	·	·	·	
23	a. Löbau-Zittauer	—	5	—	—	5	1,11	0,15	5	5	—	—	6	·	·	·	·	·	5	·	·	·	·	·	·	
	b. Zittau-Reichenberger	—	5	—	—	5	1,41	0,19	5	5	—	—	5	·	·	·	·	·	5	·	·	·	·	·	·	
	b) in Privatverwaltung.																									
24	Alberts-Bahn	—	5	—	5	10	1,96	0,26	10	10	—	—	5	·	·	·	·	·	9	·	·	·	·	·	·	
25	Altona-Kieler	—	31	—	10	41	1,25	0,17	33	41	—	33	25	·	·	·	·	·	·	29	·	·	·	·	·	
26	Bayerische Ostbahnen	—	110	—	2*	112	1,376	0,18	88	112	—	—	110	·	112	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
27	Berlin-Anhaltische	—	78	—	—	78	1,58	0,21	41	77	1	—	78	77	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
28	Berlin-Görlitzer	—	26	—	—	26	0,94	0,12	20	6	—	—	26	14	·	·	·	·	10	·	·	·	·	·	·	
29	a. Berlin-Hamburger	5	93	—	2	100	2,32	0,33	56	100	—	53	98	92	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
	b. Hamburg-Bergedorfer																									
30	Berlin-Potsdam-Magdeburg.	—	66	—	—	66	3,38	0,43	36	24	42	—	66	54	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	9	
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	—	53	—	—	53	1,79	0,24	49	53	—	53	53	30	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	23	
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	28	—	—	28	1,23	0,16	13	28	—	28	28	19	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	9	
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	30	—	—	30	0,98	0,13	21	30	—	24	30	18	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	12	
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	45	—	—	45	1,96	0,26	45	45	—	—	46	30	·	·	·	·	·	·	·	·	·	6	3	
33	Frankfurt-Hanauer	—	11	—	—	11	2,02	0,26	3	11	—	—	11	·	·	·	·	·	·	·	·	5	·	·	·	
34	Glückstadt-Elmshorner	—	5	—	—	5	1,11	0,15	4	5	—	3	5	2	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
35	Hessische Ludwigs-E.	—	60	—	2	62	2,18	0,29	29	62	—	—	60	·	·	60	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
36	Homburger	—	4	—	—	4	1,66	0,22	4	4	—	—	4	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
37	Kirchheimer	—	2	—	—	2	2,31	0,31	2	—	2	—	2	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	270	—	43	314	4,16	0,59	242	314	—	—	275	239	·	·	·	·	24	·	36	4	·	·	·	
39	Leipzig-Dresdener	—	72	—	—	72	2,45	0,33	40	—	72	—	72	38	·	24	·	·	10	·	·	·	·	·	·	
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	4	—	—	4	5,0	0,66	—	4	—	—	4	·	2	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
	zu übertragen	73	3517	179	180	3949	·	·	·	·	·	·	·	1325	476	309	19	·	309	326	36	220	·	176	156	

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

| | Borsig in Berlin. | Egells in Berlin. | Gebr. Gottfried in Ettlingen. | Gebr. Sachsenberg in Roßlau. | Maschinenbau-Anstalt in Grafenstaden. | Übrige Maschinenfabriken in Deutschland. | Werkstätte der Westphälischen Eisenbahn-Gesellschaft in Minden. | Werkstätte der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft in Stettin. | Werkstätte der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Erfurt. | Werkstätte der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Main-Neckar-Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Ludwigshafen-Bexbacher Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Pfälzischen Ludwigsbahn. | Werkstätte der Bayerischen Staats-Eisenbahnen in Bayern. | Werkstätte der Württembergischen Staats-Eisenbahnen. | Werkstätte der Badischen Staats-Eisenbahnen. | Werkstätte der Main-Weser-Eisenbahn-Gesellschaft in Cassel. | Werkstätte der Hessischen Ludwigsbahn in Darmstadt. | Werkstätte der Nassauischen Staats-Eisenbahnen in Wiesbaden. | Werkstätte der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Erfurt. | Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Magdeburg-Cöthen-Bernburger Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Berlin-Anhalter Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft. | Werkstätte der Ostbahn. | Werkstätte der Westbahn. | Werkstätte der Nordbahn. | Werkstätte der Südbahn. | Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. | Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Salzburg. | Werkstätte der Kaiser Franz Joseph-Bahn in Prag. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Brünn. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Oderberg. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Floridsdorf. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Gloggnitz. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Krakau. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Lemberg. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Czernowitz. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Pest. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Ofen. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Temesvar. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Arad. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Hermannstadt. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Kronstadt. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Klausenburg. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Großwardein. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Debreczin. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Szegedin. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Fünfkirchen. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Stuhlweißenburg. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Raab. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Steinamanger. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Agram. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Fiume. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Triest. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Görz. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Udine. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Venedig. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Padua. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Verona. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Mailand. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Turin. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Genua. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Livorno. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Florenz. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Rom. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Neapel. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Palermo. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Messina. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Catania. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Syracus. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Trapani. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Girgenti. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Marsala. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Corfu. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Athen. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Patras. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Korinth. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Argos. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Nauplia. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Tripolitza. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Kalamata. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Sparta. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Gythion. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Navarin. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Modon. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Koron. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Pylos. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Kyparissia. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Pyrgos. | Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Olympia

		91					92		93				94	95											
														I. Bestand der											
		Lokomotiven							Davon sind					Firma der											
		a. 4-	b. 6-	c. 8-	d. Tender-Lokomotiven.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer	a. gekuppelt.	b. mit	c. ohne	d. mit Kondensation	Tender.												
		4-rädrige.					Bahnlänge.			Expansion versehen.															
		Anzahl.			Anzahl.		Anzahl.		Anz.	Anzahl.			Anz.												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	II. Privatbahnen. übertragen	73	3517	179	180	3949	—	—	—	—	—	—	—	1325	476	309	19	·	309	326	36	220	·	176	156
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	20	—	—	20	*1,37*	*0,18*	10	20	—	12	20	19	·	·	·	·	·	·	·	·	·	1	·
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	54	—	—	54	*2,79*	*0,37*	46	52	2	7	54	42	·	·	·	·	·	6	·	·	·	2	·
43	a. Magdeburg-Halberstädter	—	60	—	4	64	*2,60*	*0,35*	52	44	20	—	60	57	·	4	·	·	·	·	·	·	·	·	·
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	24	—	1	25	*1,75*	*0,23*	20	22	3	2	24	24	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
44	Mecklenburgische	—	24	—	3	27	*1,40*	*0,19*	13	27	—	—	24	23	·	·	·	·	·	3	·	·	·	1	·
45	Neisse-Brieger	—	7	—	—	7	*1,13*	*0,15*	7	7	—	7	7	3	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	4
46	Niederschlesische Zweigbahn .	—	11	—	—	11	*1,16*	*0,15*	11	11	—	—	11	8	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	25	—	—	25	*0,83*	*0,11*	20	25	—	—	25	14	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	47	—	1	48	*2,0*	*0,26*	29	48	—	—	46	·	28	6	·	·	·	·	·	·	·	·	·
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	15	—	3	18	*2,18*	*0,28*	11	18	—	—	15	·	8	7	·	·	·	·	·	·	·	·	·
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	3	—	—	3	*1,45*	*0,19*	2	3	—	—	3	·	2	1	·	·	·	·	·	·	·	·	·
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	4	—	—	4	*1,03*	*0,14*	4	4	—	—	4	·	4	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	31	—	—	31	*1,15*	*0,15*	15	31	—	—	31	4	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	17
50	Rheinische	8	155	—	26	189	*2,62*	*0,33*	122	189	—	38	163	157	·	·	·	·	·	·	·	·	20	·	1	·
51	Schleswigsche	—	18	3	—	21	*0,68*	*0,09*	18	21	—	—	14	·	·	·	2	·	·	·	·	·	·	·	·
52	Taunus-E.	—	17	—	2	19	*2,93*	*0,37*	7	19	—	—	17	·	·	1	·	·	·	·	·	8	·	·	·
53	a. Thüringische	—	90	—	2	92	*2,38*	*0,32*	90	92	—	2	90	79	8	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
	b. Werra-E.	—	28	—	—	28	*1,23*	*0,16*	12	28	—	—	24	28	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
54	Tilsit-Insterburger . . .	—	5	—	—	5	*0,70*	*0,09*	5	5	—	—	5	5	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
	B. Oesterreichische Bahnen.																								
55	Ungarische Nordbahn . .	—	17	—	—	17	*1,04*	*0,14*	17	13	—	—	17	·	·	·	13	·	·	·	·	·	·	·	·
56	Aussig-Teplitzer	—	9	—	—	9	*1,44*	*0,19*	9	9	—	—	9	5	·	·	4	·	·	·	·	·	·	·	·
57	Böhmische Nordbahn . .	—	12	—	—	12	*2,02*	*0,27*	12	—	—	—	12	·	·	·	12	·	·	·	·	·	·	·	·
58	Böhmische Westbahn . .	—	30	—	—	30	*1,13*	*0,15*	30	30	—	—	27	·	7	·	23	·	·	·	·	·	·	·	·
59	Brünn-Rossitzer	—	6	—	1	7*	*1,86*	*0,25*	7	7	—	—	6*	·	·	·	1	6	·	·	·	·	·	·	·
60	Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .	—	7	—	5	12	*1,50*	*0,20*	12	12	—	12	7	·	·	·	·	·	·	·	12	·	·	·	·
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	—	9	—	—	9	*1,0*	*0,13*	—	—	—	—	9	·	·	·	·	·	·	·	9	·	·	·	·
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	67	—	—	67	*1,43*	*0,19*	67	67	—	—	67	3	·	·	46	·	·	·	·	·	18	·	·
63	Graz-Köflacher	—	3	5	—	8	*1,31*	*0,20*	8	—	8	—	8	·	·	·	·	·	·	·	8	·	·	·	·
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	216	34	—	250	*3,13*	*0,416*	245	250	—	—	270	12	30	·	62	126	·	·	·	·	·	·	·
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	20	—	—	20	*1,11*	*0,15*	20	—	—	—	17	·	·	·	20	·	·	·	·	·	·	·	·
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	—	114	—	14*	128*	*2,25*	*0,30*	128	128	—	14	105	·	·	·	39	·	·	·	86	·	44	·	·
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	27	—	—	27	*0,77*	*0,10*	27	27	—	—	27	·	·	·	15	·	·	·	12	·	·	·	·
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	2	8	—	10	*1,34*	*0,16*	10	10	—	—	10	·	·	·	·	·	·	·	8	·	2	·	·
69	a. Oesterreichische nördliche .	—	33	84	44	161	*2,58*	*0,34*	155	161	—	—	118	·	6	14	·	27	·	·	63	·	21	·	·
	b. Oesterreichische südöstliche	—	100	29*	49	178	*1,93*	*0,26*	172	178	—	—	129	·	22	·	·	33	·	·	59	·	58	·	·
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	10	11	4	25	*1,19*	*0,16*	25	25	—	—	21	·	·	·	·	10	·	·	15	·	·	·	·
70	a. Südbahn, Oesterreichische	114	168	16	50	348	*1,66*	*0,22*	348	348	—	—	298	·	4	66	47	145	·	·	·	·	64	·	·
	b. Tiroler	10	23	15	5	53	*1,33*	*0,17*	53	53	—	—	53	·	2	8	13	15	·	·	·	·	·	·	·
71	Süd-Norddeutsche . . .	—	28	12	—	40	*1,32*	*0,18*	40	—	—	—	40	·	12	·	·	·	28	·	·	·	·	·	·
72	Theiß-Bahn	—	72	—	—	72	*0,93*	*0,12*	68	72	—	—	72	·	·	·	·	·	·	·	60	·	8	·	·
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	10	—	—	10	*0,87*	*0,12*	10	10	—	—	8	·	·	·	10	·	·	·	·	·	·	·	·
	C. Fremdländische Bahnen.																								
74	Niederländische Staats-E. .	—	79	—	6	85	*0,76*	*0,10*	75	85	—	—	79	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	6	—	—	6	*1,55*	*0,20*	6	6	—	—	5	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
76	Niederländische Rhein-E. .	—	56	—	—	56	*2,41*	*0,32*	50	56	—	6	56	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
77	a. Warschau-Wiener . . .	—	73	—	—	73	*1,57*	*0,21*	54	2	71	—	73	20	·	·	38	·	·	·	·	·	·	·	·
	b. Warschau-Bromberger .	—	22	—	—	22	*1,11*	*0,15*	12	—	22	—	22	22	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
	Summa	205	5374	396	400	6375	. . . . .							1850	609	416	364	362	337	335	318	248	215	181	17

Transportmittel.

Fabriken, welche die Lokomotiven geliefert haben:

| Zeile | Borsig in Berlin | Egestorff in Hannover | Esslingen | Gladbach | Hanomag | Henschel in Cassel | Hohenzollern | Jung in Jungenthal | Kessler in Carlsruhe | Krauß & Comp. in München | Maffei in München | Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe | Maschinenfabrik Augsburg | Maschinenfabrik Eßlingen | Maschinenfabrik Grevenbroich | Maschinenfabrik Hilpert in Nürnberg | Maschinenfabrik Sigl in Wr.-Neustadt | Nasmyth, Wilson & Co. in Manchester | Norris in Philadelphia | Pauwels in Mecheln | Richard in Lille | Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz | Sharp, Roberts & Co. in Manchester | Stephenson & Co. in Newcastle | Vulcan Foundry Co. in Warrington | Werkstätte der Aachen-Maastrichter Eisenbahn-Gesellschaft | Werkstätte der Berlin-Anhalter Eisenbahn-Gesellschaft | Werkstätte der Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft in Augsburg | Werkstätte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Wichede | Werkstätte der Böhmischen Nordbahn in Prag | Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien | Werkstätte der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft | Vereinigte Werkstätte der Main-Weser-Bahn in Cassel | Werkstätte der Pfälzischen Eisenbahnen in Ludwigshafen | Regierungs-Werkstätte in Hannover | Werkstätte der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft in Bingerbrück | Werkstätte der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn-Gesellschaft in Trier | Werkstätte der Wilhelms-Bahn in Minden | Gemeinschaftliche Werkstätte der Main-Neckar-Eisenbahn-Gesellschaft in Frankfurt a. M. | Werkstätte der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft in Bingerbrück | Werkstätte der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft in Wiesbaden | Werkstätte der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft in Cassel | Werkstätte der Württembergischen Staatseisenbahnen in Eßlingen | Werkstätte der Württembergischen Staatseisenbahnen in Cannstatt | Gesammtzahl der Lokomotiven | |
|---|---|---

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **I. Bestand der**

		96				97			98					99		
		Personenwagen:				Achsen: unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich		
		a. 4- rädrige.	b. 6-	c. 8-	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	a. I. Klasse.	b. II.	c. III. Klasse.	d. IV.	e. zusammen.	a. pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
		Anzahl.			Anz.	Anz.	Anzahl.							Plätze.		
	I. Staatsbahnen.															
1	Badische	648	61	2	711	1487	13,49	1,79	1918	7164	20 050	—	29 132	264,07	35,06	19,59
2	Bayerische	628	456	1	1085	2628	11,71	1,55	1902	11268	25 175	—	38 345	170,96	22,76	14,59
3	Braunschweigische	3	119	—	122*	363	9,53	1,21	328	1392	4286	—	6006	157,72	20,24	16,55
4	Friedrich-Franz-E.	39	—	—	39	78	5,05	0,67	100	424	856	—	1380	89,35	11,57	17,69
5	Main-Neckar-E.	45	66	—	111	288	22,38*	2,98	416	1228	3048	—	4692	364,57*	48,40	16,29
6	Oldenburgische	43	—	—	43	86	6,70	0,89	123	432	1176	—	1731	134,41	17,90	20,13
7	Vebra-Hanauer	65	21	—	86	193	10,01	1,33	194	924	2660	—	3778	196,77	26,13	19,56
8	Hannoversche	96	326	—	422*	1170	11,06	1,47	946	4434	9500	4020	18 900	178,67	23,72	16,15
9	Main-Weser-B.	41	87	—	128	343	12,98	1,72	338	1509	3830	—	5677	214,79	28,51	16,55
10	Nassauische	139	—	—	139	278	11,09	1,47	536	1028	3080	—	4644	185,17	24,59	16,70
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	134	189	1	324	839	11,61	1,54	628	2834	6644	5088	15 194	210,22	27,92	18,11
12	Preuß. Ostbahn	58	250	—	308*	866	7,11	0,94	708	3832	6810	4392	15 742	129,29	17,16	18,19
13	Saarbrücker	110	—	—	110	220	11,25	1,49	250	672	1770	2375	5067	259,18	34,40	23,03
14	Westfälische	28	82	—	110	302	5,82	0,77	208	1108	2706	1552	5574	107,48	14,27	18,46
15	Sächsische östliche	58	88	—	146	380	13,81	1,83	375	1250	4440	—	6065	220,41	29,27	15,
16	Sächsische westliche	284	80	—	364*	808	10,78*	1,43	543	3416	8500	—	12 459	166,21*	22,07	15,42
17	Württembergische	127	—	290	417	1414	15,0	1,99	758	6122	17 488	—	24 368	258,87	34,33	17,23
	II. Privatbahnen.															
	a) unter Staatsverwaltung.															
18	a. Bergisch-Märkische	95	216	—	311	838	10,11	1,34	966	3172	6480	6390	17 008	205,11	27,23	20,35
	b. Hessische Nordbahn	—	57	—	57	171	8,63	1,15	95	526	1930	—	2551	128,71	17,09	14,92
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	60	116	—	176	468	7,99*	1,05	375	1540	3925	2823	8663	146,21*	19,41	18,51
	c. Stargard-Posener	—	44	—	44	132	5,93	0,77	144	560	1040	650	2394	105,76	14,04	18,13
20	Rhein-Nahe-E.	40	—	—	40	80	5,0	0,66	90	264	1400	—	1754	109,63	14,55	21,93
21	Wilhelms-Bahn	9	21	—	30	81	3,61	0,48	58	216	720	492	1486	66,19	8,79	18,35
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	5	—	—	5	10	7,35	0,99	12	40	110	—	162	119,12	15,82	16,20
23	a. Löbau-Zittauer	4	10	—	14	38	8,43	1,12	24	128	480	—	632	140,13	18,60	16,63
	b. Zittau-Reichenberger	14	—	—	14	28	7,89	1,05	24	112	380	—	516	145,35	19,30	18,43
	b) in Privatverwaltung.															
24	Alberts-Bahn	6	13	—	19	51	28,33*	3,76*	32	168	500	120	820	455,56*	60,47*	16,05
25	Altona-Kieler	47	43	—	90	223	6,30	0,90	178	840	3472	—	4490	136,49	18,11	20,13
26	Bayerische Ostbahnen	323	—	—	323	646	7,93	1,05	675	2714	8210	—	11 599	142,49	18,92	17,95
27	Berlin-Anhaltische	70	102	—	172	446	9,07	1,20	498	1838	4280	480	7096	144,40	19,17	15,91
28	Berlin-Görlitzer	68	—	—	68	136	4,93	0,65	79	492	1346	596	2513	91,05	12,09	18,46
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	180	—	180	540	13,60	1,80	360	2056	5560	1656	9632	242,50	32,20	17,84
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	5	142	—	147	436	22,31	2,96	431	1424	3834	1950	7639	390,94	51,91	17,52
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	31	72	—	103	278	9,36	1,24	168	896	2515	1580	5159	173,76	23,07	18,56
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	50	—	50	150	6,38	0,87	60	544	1680	550	2834	124,30	16,50	18,89
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	95	—	95*	285	9,35	1,24	108	880	2860	1350	5198	170,60	22,65	18,24
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	27	67	1	95	259	11,31	1,50	90	764	2730	1000	4584	200,21	26,58	17,69
33	Frankfurt-Hanauer	44	5	—	49*	103	18,96	2,50	100	420	1260	—	1780	326,0	43,28	17,25
34	Glückstadt-Elmshorner	—	7	—	7	21	4,67	0,62	14	94	260	—	368	81,78	10,84	17,52
35	Hessische-Ludwigs-E.	139	21	—	160	341	12,02	1,59	422	1442	4870	—	6734	237,44	31,52	19,75
36	Homburger	34	—	—	34	68	28,21	3,73	136	340	720	—	1196	496,26	65,99	17,59
37	Kirchheimer	6	—	1	7	16	18,50	2,46	11	56	166	—	233	272,20	36,14	14,56
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	52	172	—	224*	620	8,41	1,17	559	2196	4870	5460	13 085	186,07	24,70	21,10
39	Leipzig-Dresdener	75	86	—	161	408	13,90	1,85	258	1552	5300	—	7110	242,28	32,15	17,42
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	18	12	—	30	72	90,0	11,95	76	288	625	—	989	1236,25	164,13	13,74

100	101	102	103

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:			
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.		
4-	6-	8-	zu-	über-	pro	pro	4rädrige		6rädrige		8rädrige		zusam-	über-	pro	pro Kilo-	
rädrige.			sammen.	haupt.	Meile	Kilometer	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	men.	haupt.	Meile	meter	
Anzahl.			Anz.	Anzahl.	Bahnlänge.		Anzahl.		Anzahl.		Anzahl.		Anz	Anzahl.	Bahnlänge.		
136	—	—	136	272	2,47	0,33	1586	1650	44	217	—	—	3497	7255	65,76	8,73	1
222	—	—	222	444	1,84	0,26	2331	2674	828	609	—	—	6442	14 321	63,46	8,47	2
—	44	—	44*	132	3,47	0,46	804	576	36	3	8	45	1472	3089	81,12	10,77	3
6	—	—	6	12	0,38	0,10	60	125	—	—	—	—	185	370	23,96	3,18	4
24	10	—	34	78	6,06*	0,80	116	173	—	10	—	—	299	608	47,24*	6,27	5
8	—	—	8	16	1,25	0,17	125	70	—	—	—	—	195	390	30,37	4,03	6
—	16	—	16	48	2,50	0,33	136	240	—	—	—	—	376	752	39,17	5,20	7
6	86	—	92	270	2,55	0,34	2949	1926	100	10	23	285	5293	11 312	106,24	14,19	8
5	24	—	29	82	3,10	0,41	378	369	—	—	—	9	756	1530	57,99	7,68	9
23	—	—	23	46	1,83	0,24	1074	97	—	—	—	—	1171	2342	93,38	12,40	10
32	28	—	60	148	2,05	0,27	2820	1777	161	16	37	33	4844	10 005	138,49	18,39	11
—	70	—	70	210	1,72	0,23	910	2197	210	229	—	—	3546	7531	61,54	8,21	12
32	—	—	32	64	3,27	0,43	2042	471	—	—	—	—	2513	5026	257,03	34,12	13
10	33	—	43	119	2,29	0,30	1240	454	21	26	6	23	1770	3645	70,29	9,33	14
i. R. 102b	i. R. 102d	—	in Rol. 102g	in Rol. 103a	in Rol. 103b	in Rol. 103b	1233	640	32	15	—	5	1925	3907	142,02	18,85	15
" 102b	" 102d	—	" 102g	" 103a	" 103b	" 103b	4940	1482	—	1	4	4	6431*	12 879	171,81*	22,81	16
6	—	44	50	188	1,99	0,26	1111	849	—	—	120	337	2417	5748	60,99	8,09	17
67	33	—	100*	233	2,81	0,37	7260	1217	67	35	30	—	8609	17 380	209,60	27,93	18a
11	6	—	17*	40	2,03	0,27	267	82	—	—	—	7	356	726	36,63	4,86	- b
26	30	—	56	142	2,39*	0,32	2831	884	1006	111	47	—	4879	10 969	177,69	23,59	19ab
—	13	—	13	39	1,72	0,23	115	211	—	35	2	—	363	765	33,90	4,49	- c
8	—	—	8	16	1,9	0,13	484	90	—	—	—	—	574	1148	71,75	9,53	20
6	9	—	15	39	1,74	0,23	772	179	—	3	—	2	956	1919	77,37	10,30	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	8	5,88	0,78	- b
i. R. 102b	—	—	in Rol. 102g	in Rol. 103a	in Rol. 103b	in Rol. 103b	50	20	—	2	—	2	74	154	34,14	4,53	23a
" 102b	—	—	" 102g	" 103a	" 103b	" 103b	80	35	—	—	—	—	115	230	64,79	8,60	- b
i. R. 102b	—	—	in Rol. 102g	in Rol. 103a	in Rol. 103b	in Rol. 103b	675	10	—	—	—	—	685	1370	269,16	35,73	24
11	—	—	11	22	0,67	0,09	183	308	—	—	2	2	495	998	30,43	4,04	25
80	—	—	80	160	1,97	0,26	920	1037	—	—	—	—	1957	3914	48,08	6,38	26
12	9	—	21	51	1,03	0,14	824	447	30	52	5	25	1383	2908	59,11	7,85	27
10	—	—	10	20	0,72	0,096	433	189	—	—	—	—	622	1244	45,07	5,98	28
7	26	—	33	92	2,32	0,31	203	632	79	339	19	63	1335	3252	81,67	10,87	29
—	46	—	46	138	7,06	0,94	453	122	56	157	—	—	788	1789	91,56	12,16	30
6	15	—	21	57	1,92	0,25	111	310	—	60	34	49	564	1354	45,60	6,05	31a
—	12	—	12	36	1,38	0,21	122	138	42	30	—	—	332	736	32,28	4,29	- b
10	6	—	16	38	1,25	0,17	344	215	—	—	—	—	559	1118	36,69	4,87	- c
12	—	2	14	32	1,39	0,18	849	232	16	3	51	2	1153	2431	106,18	14,10	32
6	—	—	6	12	2,20	0,29	54	70	—	—	—	—	124	248	45,12	6,03	33
1	—	—	1	2	0,44	0,06	33	21	—	—	—	—	54	108	24,0	3,19	34
52	8	—	60*	128	4,51	0,59	605	396	—	—	—	—	1001	2002	70,39	9,37	35
3	—	—	3	6	2,49	0,33	16	5	—	—	—	—	21	42	17,43	2,31	36
2*	—	—	2	4	4,63	0,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
23	44	—	67*	178	2,33	0,33	5977	882	375	254	40	—	7528	15 765	224,19	29,76	38
22	4	—	26	56	1,91	0,25	821	457	78	131	—	7	1494	3211	109,40	14,52	39
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	4	5,0	0,66	40

		96				97			98					99		
		(Forts.) **I. Bestand der**														
		Personenwagen:				Achsen unter denselben:			Die Personenwagen enthalten Plätze:					Durchschnittlich		
		a. 4- rädrige.	b. 6-	c. 8-	d. zusammen.	a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	a. I. Klasse.	b. II. Klasse.	c. III. Klasse.	d. IV. Klasse.	e. zusammen.	a. pro Meile Bahnlänge.	a. pro Kilometer Bahnlänge.	b. pro Achse.
		Anzahl.				Anz.	Anzahl.		Plätze.					Plätze.		
	II. Privatbahnen.															
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	51	—	51	153	10,18	1,39	122	592	1920	—	2634	180,11	23,95	17,22
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	84	49	—	133	315	16,27	2,16	198	976	3393	963	5530	285,64	37,92	17,56
43	a. Magdeburg-Halberstädter	1	134	—	135	404	16,44	2,18	272	1216	4230	1900	7618	310,05	41,17	18,80
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	38	—	38	114	7,98	1,06	84	364	1220	450	2118	148,32	19,69	18,55
44	Mecklenburgische	13	31	9	53	155	8,91	1,07	120	512	1590	424	2646	137,31	18,23	17,07
45	Neisse-Brieger	—	12	—	12	36	5,83	0,77	23	113	264	225	625	101,13	13,43	17,36
46	Niederschlesische Zweigbahn .	4	12	9	25	80	8,42	1,12	78	336	590	366	1370	144,21	19,13	17,13
47	Ostpreußische Südbahn . .	12	37	—	49	135	4,47	0,59	66	352	1360	900	2678	88,67	11,77	19,84
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	125	—	—	125	250	10,43	1,38	195	1104	2940	—	4239	176,63	23,45	16,96
	b. Pfälzische Maximiliansb.	46	—	—	46	92	11,0	1,46	96	442	1000	—	1538	183,97	24,43	16,71
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	3	—	—	3	6	2,91	0,38	18	90	—	—	108	52,30	6,94	18,0
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	18	35	—	53	141	5,22	0,69	160	408	1280	1020	2868	106,10	14,08	20,31
50	Rheinische	350	52	—	402	856	11,58	1,58	2174	5394	8340	986	16 894	234,54	31,14	19,74
51	Schleswigsche	45	—	—	45	90	2,93	0,39	110	328	1365	—	1803	58,71	7,79	20,03
52	Taunus-E.	107	22	—	129	280	41,73	5,37	620	1472	2510	—	4602	685,84	91,66	16,44
53	a. Thüringische	18	124	—	142	408	10,37	1,40	355	1920	4400	—	6675	172,93	22,96	16,36
	b. Werra-E.	—	40	—	40	120	5,28	0,70	120	576	1320	—	2016	88,72	11,79	16,56
54	Tilsit-Insterburger . . .	—	12	—	12	36	5,03	0,67	12	144	420	100	676	94,42	12,54	18,75
	B. Oesterreichische Bahnen.															
55	Ungarische Nordbahn . .	14	—	—	14	28	1,71	0,23	12	80	400	—	492	30,09	3,99	17,57
56	Aussig-Teplitzer	—	20	—	20	60	16,12*	2,13	120	276	320	—	716	192,99*	25,62	11,93
57	Böhmische Nordbahn . .	37	—	—	37	74	12,34	1,66	96	460	700	220	1476	250,17	33,21	19,94
58	Böhmische Westbahn . .	80	—	—	80	160	6,0	0,80	114	912	2300	—	3326	124,73	16,56	20,23
59	Brünn-Rossitzer	4	2	1	7*	18	4,50	0,64	12	64	216	—	292	77,47	10,34	16,22
60	Buschtêh-rader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .	14	—	3	17	40	5,0	0,66	48	120	671	L.R. 980	839	104,98	13,92	20,93
		6	—	—	6	12	2,73	0,36	6	15	93	s. s. 900	114	25,97	3,44	9,50
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	22	—	—	22	44	4,89	0,65	36	232	500	100	868	96,55	12,92	19,33
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	71	33	—	104	241	5,15	0,68	264	1024	3330	—	4618	98,63	13,10	19,16
63	Graz-Köflacher	7	—	5	12	34	6,40	0,85	12	142	416	—	570	107,34	14,25	16,76
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	382	1	—	383	767	9,61	1,276	812	3514	5832	—	10 158	127,34	16,91	13,31
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	71	—	—	71	142	7,56	1,01	144	620	1065	1200	3029	167,62	22,25	21,33
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	378	—	4	382*	772	13,56	1,80	723	2851	8750	—	12 324*	216,47	28,74	15,96
		38	—	—	38	76	4,37	0,56	10	101	220	—	331	19,06	2,53	4,36
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	40	—	—	40	80	2,29	0,30	182	336	880	—	1398	39,82	5,29	17,47
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	10	—	—	10	20	2,47	0,33	18	112	184	—	314	38,56	5,16	15,70
69	a. Oesterreichische nördliche .	141	—	73*	214	574	9,23	1,23	916	2802	5344	—	9062	145,43	19,31	15,80
	b. Oesterreichische südöstliche	178	1*	50	229	559	6,92	0,80	712	3080	5272	—	9064	98,36	13,06	16,20
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	11	18*	33	62	208	9,94	1,32	166	648	2324	—	3138	149,93	19,91	15,21
70	a. Südbahn, Oesterreichische	327	30	307	664	1972	9,39	1,25	2292	7758	18 518	—	28 568	136,03	18,06	14,49
	b. Tiroler	120*	1*	—	121	243	6,11	0,81	456	984	2400	—	3840	96,53	12,82	15,79
71	Süd-Norddeutsche . . .	92	—	—	92	184	6,26	0,83	190	844	1440	690	3164	107,62	14,29	17,19
72	Theiß-Bahn	—	145	—	145	435	5,63	0,75	351	2464	4200	—	7015	90,74	12,05	16,13
73	Turnau-Kralup-Prager . .	24	—	—	24	48	4,16	0,55	48	256	404	360	1068	92,69	12,30	22,25
	C. Fremdländische Bahnen.															
74	Niederländische Staats-E. .	189	4	—	193*	390	3,50	0,46	1168	1700	5052	—	7920	71,25	9,46	20,31
75	Lüttich-Mastrichter . . .	23	—	—	23	46	11,92	1,58	136	200	594	—	930	240,93	31,99	20,22
76	Niederländische Rhein-E. .	187	1*	—	188	377	16,22	2,15	1634	2460	4452	—	8546	367,72	48,82	22,95
77	a. Warschau-Wiener . .	26	70	—	96*	262	5,64	0,75	264	1072	1670	1590	4596	99,05	13,15	17,54
	b. Warschau-Bromberger .	10	56	—	66	188	9,34	1,27	120	400	1520	1440	3480	176,65	23,45	18,51

100			101				102							103				

Transportmittel.

Gepäckwagen:				Achsen unter denselben:			Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen):							Achsen unter denselben:				
a.	b.	c.	d.	a.	b.		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	a.	b.			
4-	6-	8-	zu-	über-	pro	pro	4rädrige		6rädrige		8rädrige		zusam-	über-	pro	pro		
rädrige.			sammen.	haupt.	Meile	Kilometer	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	offene.	bedeckte.	men.	haupt.	Meile	Kilometer		
Anzahl.			Anz.	Anzahl.	Bahnlänge.		Anzahl.		Anzahl.		Anzahl.		Anz.	Anzahl.	Bahnlänge.			
7	2	—	9	20	1,37	0,19	86	117	43	23	—	—	269	604	41,37	5,19		41
—	18	—	18	54	2,79	0,37	770	643	—	—	5	57	1475	3074	158,78	21,08		42
—	33	—	33	99	4,03	0,53	739	648	21	162	—	25	1595	3423	139,32	18,30		43a
—	7	—	7	21	1,47	0,20	44	108	13	76	2	—	243	579	40,53	5,38		- b
4	4	—	8	20	1,04	0,14	132	87	4	30	18	58	329	844	43,30	5,81		44
—	6*	—	6	18	2,91	0,39	9	35	12	6	—	—	62	142	22,98	3,05		45
2	3	—	5	13	1,37	0,18	26	58	—	—	19	6	109	268	28,21	3,75		46
9	—	—	9	18	0,69	0,08	153	360	—	—	—	—	513	1026	33,97	4,51		17
35	—	—	35	70	2,92	0,39	1388	255	27	—	—	—	1670	3367	140,29	18,62		18a
15	—	—	15	30	3,59	0,47	395	140	6	—	—	—	541	1088	130,14	17,28		- b
3	—	—	3	6	2,91	0,38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		- c
—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	15	30	7,85	1,04		- d
—	19	—	19	57	2,11	0,28	710	116	14	10	—	—	850	1724	63,78	8,47		49
113	3	—	116	235	3,26	0,43	2900	599	5	—	6	—	3510	7037	97,69	12,97		50
15	—	—	15	30	0,58	0,13	161	130	—	—	—	—	291	582	18,93	2,51		51
14	—	—	14	28	4,17	0,56	122	111	12	—	—	—	245	502	74,81	10,0		52
15	26	—	41*	108	2,80	0,37	724	838	14	5	—	36	1617	3325	86,14	11,44		53a
—	12	—	12	36	1,59	0,21	192	173	—	—	—	—	365	730	32,14	4,27		- b
4	—	—	4	8	1,13	0,15	54	80	—	—	—	—	134	268	37,43	4,97		54
2	—	—	2	4	0,24	0,03	180	115	—	—	—	—	295	590	36,09	4,79		55
3	—	—	3	6	1,62*	0,21	385	12	—	—	—	—	397	794	127,24	16,99		56
14*	—	—	14	28	4,74	0,63	372	84	—	—	—	—	456	912	154,37	20,51		57
14*	—	—	14	28	1,03	0,14	586	186	—	—	—	—	772	1544	57,91	7,69		58
2	—	1	3*	8	2,13	0,28	146	10	—	—	—	—	156*	312	83,20	11,04		59
6	—	—	6	12	1,3	0,20	203	10	—	—	—	—	213	426	53,25	7,06		60ab
4	—	—	4	8	1,82	0,25	100	—	—	—	—	—	100	200	45,56	6,03		- c
5*	—	—	5	10	1,11	0,15	147	27	—	—	—	—	174	348	38,71	5,14		61
39	1	—	40	81	1,73	0,23	451	860	—	—	15	46	1372	2866	61,23	8,13		62
—	—	3	3	12	2,26	0,29	134	—	—	—	—	4	138	284	53,43	7,10		63
119	—	—	119	238	2,88	0,39	3103	2631	1	—	107	216	6058	12 763	160,0	21,24		64
6	—	—	6	12	0,66	0,09	275	225	—	—	—	—	500	1000	55,34	7,35		65
79	—	1	80*	162	2,84	0,38	756	1477	1	—	8	—	2242*	4501	79,06	10,50		66a
4	—	—	4	8	0,46	0,06	528	154	—	—	16	—	698	1428	82,21	10,91		- b
12	—	—	12	24	0,68	0,09	120	492	—	—	—	—	612	1224	34,86	4,63		67
4	—	—	4	8	0,99	0,13	227	20	—	—	—	—	247	494	61,14	8,12		68
36	—	31	67	196	3,15	0,42	1638	508	32	—	298	554	3030	7796	125,12	16,61		69a
83	5	12	100	229	2,49	0,33	887	1794	104	61	333	687	3866	9937	107,94	14,32		- b
13	—	4	17	42	2,01	0,27	102	611	—	9	19	3	744	1541	73,63	9,76		- c
138*	—	30	168	396	1,89	0,25	2582	3676	—	—	25	20	6303	12 696	60,46	8,03		70a
30	—	—	30	60	1,31	0,20	680	610	—	—	—	—	1290	2580	64,96	8,61		- b
18	—	—	18	36	1,23	0,16	466	281	—	—	—	—	747	1494	50,52	6,75		71
38	15	—	53	121	1,57	0,21	391	1000	—	—	—	—	1391	2782	35,99	4,78		72
4*	—	—	4	8	0,69	0,09	128	23	—	—	—	—	151	302	26,21	3,48		73
68	—	—	68	136	1,22	0,16	1409	394	—	—	—	—	1803	3606	32,44	4,30		74
8	—	—	8	16	4,15	0,55	139	22	—	—	—	—	161	322	83,42	11,07		75
62	—	—	62	124	5,33	0,70	650	593	—	—	—	—	1243	2486	106,97	14,20		76
15	16	—	31	78	1,68	0,22	1238	373	163	136	—	—	1910	4119	88,77	11,79		77a
—	12	—	12	36	1,63	0,24	64	114	140	80	—	—	398	1016	51,57	6,85		- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

		104				105	106	107
								(Forts.) I. Bestand der
		Arbeitswagen:						
		a.	b.	c.	d.			
		4-	6-	8-	zu-	Schnee-	Drai-	Sonstige Transportmittel.
		rädrige.			sam-	pflüge.	sinen.	
					men.			
		Anzahl.				Anz.	Anz.	
	I. Staatsbahnen.							
1	Badische	186	—	—	186	16	14	34 Briefpost- und 16 Postpackwagen
2	Bayerische	513	123	—	636	27	74	118 Bahnpostwagen
3	Braunschweigische	8	—	—	8	28*	3	
4	Friedrich-Franz-E.	20	—	—	20	—	—	
5	Main-Neckar-E.	4	—	—	4	3	4	
6	Oldenburgische	62	—	—	62	—	—	
7	Hebra-Hanauer	40	—	—	40	—	6	
8	Hannoversche	245	—	—	245	—	12	
9	Main-Weser-B.	47	—	—	47	—	6	
10	Nassauische	—	—	—	—	—	1	
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	95	17	—	112	—	—	65 Bahnmeisterwagen
12	Preuß. Ostbahn	47	120	—	167	8	15	159 Bahnmeisterwagen
13	Saarbrücker	101	—	—	101	—	2	
14	Westfälische	63	—	—	63	—	3	27 Bahnmeister- und 7 Umladewagen
15	Sächsische östliche	73	—	—	73	—	6	
16	Sächsische westliche	99	—	—	99*	—	14	
17	Württembergische	50	—	—	50	4	—	8 Kranken- und Gefangenen- und 27 Postwagen
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
18	a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	Eine stehende Maschine bei dem Rheintrajekt zwischen Homberg u. Ruhrort
	b. Hessische Nordbahn	i. K. 102a	—	—	—	—	—	
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	5	
	b. Breslau-Posen-Glogauer							
	c. Stargard-Posener	10	16	—	26	—	2	
20	Rhein-Nahe-E.	37	—	—	37	—	1	(2 Dampfschiffe und 5 Schalden (gemeinschaftlich mit der Nassauischen) E.) und 2 Ausgleichungswagen
21	Wilhelms-Bahn	77	16	—	93	—	2	
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	
23	a. Löbau-Zittauer	5	—	—	5	—	—	
	b. Zittau-Reichenberger	8	—	—	8	—	—	
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	8	—	—	8	—	—	
25	Altona-Kieler	45	—	—	45	3	8	1 stehende Maschine am Quai in Altona und 23 Drehwagen
26	Bayerische Ostbahnen	50	—	—	50	—	—	26 vierrädrige Postwagen
27	Berlin-Anhaltische	41*	—	—	41	3	—	81 Bahnmeister- und 36 Bahnhofswagen
28	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	3	12 Bahnmeisterwagen
29	a. Berlin-Hamburger	91	—	—	91	—	6	(1 Dampf-Draisine und 2 vierrädrige Transportwagen der Schwellen-Tränkanstalt in Berlin
	b. Hamburg-Bergedorfer							
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	72	29	—	101	—	3	
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	15	23	—	38	—	3	
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	3	
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	64	—	—	64	—	3	1 Bahnrevisionswagen
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	1	
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	1	
34	Glückstadt-Elmshorner	11	—	—	11	—	—	2 Post- und 2 Drehwagen
35	Hessische-Ludwigs-E.	24	—	—	24	1	5	1 Dampfboot, 2 Möbelwagen für Straßenfahrt und 20 Bahnmeisterwagen
36	Homburger	—	—	—	—	—	—	
37	Kirchheimer	2	—	—	2	—	—	
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	293	2	—	295	76*	7	
39	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	1 Kranken- und 15 Postwagen
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2	—	—	2	—	—	

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zoll-Centner.		Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Bahnlänge. Zoll-Centner.		Z.-Ctr.	Millimeter.	
—	189	13 310	680 109	2820	16 700	712 939	*6462*	*858*	100	137	1
—	—	28 080	1 039 220	17 960	55 800	1 141 060	*5088*	*675*	175*	121	2
256	89	6600	231 780	3500	240	242 120	*6358*	*844*	100	127	3
—	48	900	26 000	8190	4000	39 090	*2532*	*336*	100	129	4
147	—	5350	42 590	2880	320	51 140	*3974**	*528*	100	130	5
—	8	1200	29 600	7500	7200	45 500	*3544*	*471*	100	129	6
46	—	3200	69 200	6000	8000	86 400	*4500*	*598*	100	146	7
1447	—	10 800	830 950	22 540	19 600	883 890	*8356*	*1109*	100	127	8
365	—	4880	107 780	5330	4470	122 460	*4633*	*615*	100	114—151	9
174	—	2300	228 900	4200	—	235 400	*9386*	*1246*	100	127	10
350	722	5540	936 190	10 482	8710	960 922	*13 302*	*1766*	150	150	11
1074	—	9260	604 586	42 047	35 289	691 182	*5676*	*754*	130	131	12
36	102	3200	422 900	2130	9680	437 910	*22 399*	*2973*	100	95—151	13
203	224	6165	257 610	6900	5040	275 715	*5317*	*706*	100	130	14
346	12	in Kol. 109b	283 590	in Kol. 109b	in Kol. 109b	283 590	*10 309*	*1368*	100	94—121	15
358	115	" " 109b	877 300	" " 109b	" " 109b	877 300	*11 704**	*1554*	100	89—124	16
223	40	10 000	435 400	3380	10 000	458 780	*4868*	*646*	146	130	17
1225	—	12 140	1 444 485	21 680	—	1 478 305	*17 828*	*2367*	100	78—137	18a
47	—	2000	43 790	in Kol. 109b	—	45 790	*2311*	*307*	100	106—144	- b
545	412	9075	902 505	6560	—	918 140	*14 873*	*1975*	113	131	19ab
124	75	2837	62 006	8730	2119	75 692	*3344*	*444*	113	131	- c
46	—	1200	103 100	3960	3700	111 960	*6998*	*929*	100	114—130	20
64	—	2640	179 652	1000	12 320	195 612	*7907*	*1049*	113	137	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	300	—	—	300	*220*	*29*	50	108	- b
—	—	in Kol. 109b	11 600	in Kol. 109b	in Kol. 109b	11 600	*2572*	*341*	100	89—124	23a
—	—	" " 109b	16 500	" " 109b	" " 109b	16 500	*4618*	*618*	100	102, 108 u. 121	- b
14	—	in Kol. 109b	79 000	in Kol. 109b	in Kol. 109b	79 000	*15 520*	*2061*	100	118	24
186	—	880	71 180		3600	75 660	*2307*	*306*	90	121	25
238	—	10 600*	391 400	in Kol. 109b	10 000	412 000	*5061*	*672*	100	134	26
151	—	2040	239 490	1950	3280	246 760	*5021*	*666*	141	eiserne 130 / stählerne 124	27
11	—	2000	120 000	4300*	—	126 300	*4576*	*607*	100	131	28
396	61	3745	235 425	10 950*	8140	258 260	*6502*	*863*	100	134	29
402	—	6615	143 530	in Kol. 109b	9240	159 385	*8157*	*1083*	100	91—130	30
—	209	2100	95 603	2270	4950	104 923	*3534*	*470*	111	137	31a
28	—	1440	59 805	2340	—	63 585	*2789*	*370*	95	131	- b
63	—	1966	89 420	11 546	10 130	113 062	*3710*	*492*	100	128	- c
140	37	1800	215 598	9080	—	226 478	*9892*	*1313*	160	131	32
50	—	480	12 800	7560	—	20 840	*3817*	*507*	100	100—130	33
5	—	150	8380	in Kol. 109b	880	9410	*2091*	*278*	100	131	34
154*	—	9550	192 500	" " 109b	2880	204 930	*7226*	*959*	100	115—130	35
10	—	360	3800	—	—	4160	*1726*	*229*	100	131	36
11	—	400	—	—	—	400	*463*	*61*	—	—	37
1418*	in Kol. 108a	7120	1 297 080	12 900	29 580	1 346 680	*19 151*	*2542*	100	eiserne 130 / stählerne 124	38
310	75	2080	253 230	in Kol. 109b	—	255 310	*8699*	*1155*	150 resp. 100	127	39
28	—	—	180	—	100	280	*350*	*46*	45	86	40

		104				105	106	107
								(Forts.) I. Bestand der
		Arbeitswagen:						
		a.	b.	c.	d.			
		4-	6-	8-	zu-	Schnee-	Drai-	Sonstige Transportmittel.
		rädrige.			sam-	pflüge.	sinen.	
					men.			
		Anzahl.				Anz.	Anz.	
	II. Privatbahnen.							
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	18	—	18	—	—	. . . . .
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	25	—	—	25	1	3	. . . . .
43	a. Magdeburg-Halberstädter	72	—	—	72	—	1	. . . . .
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	12	—	—	12	—	1	. . . . .
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	3	. . . . .
45	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	1	7 Bahnmeisterwagen . . . . .
46	Niederschlesische Zweigbahn .	16	—	—	16	—	—	. . . . .
47	Ostpreußische Südbahn . .	(s. R. 102a)	—	—	—	—	1	13 vierrädrige Bahnmeisterwagen . . . . .
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	3	—	—	3	3	2	8 Post- und Gefangenenwagen . . . . .
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	1	—	2 Postwagen . . . . .
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
50	Rheinische	351	—	—	351	—	10	11 Hülfswagen und 9 Bergbremsen . . . . .
51	Schleswigsche	12	—	—	12	6	—	1 Wagen zum Wassertransport . . . . .
52	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	1 stehende Maschine und 2 Dampfboote . . . . .
53	a. Thüringische	152	—	—	152	—	1	. . . . .
	b. Werra-E.	20	—	—	20	—	—	. . . . .
54	Tilsit-Insterburger . . .	(s. R. 102a)	—	—	—	—	1	. . . . .
	B. Oesterreichische Bahnen.							
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	2	3	. . . . .
56	Aussig-Teplitzer	(s. R. 102)	—	—	—	1	2	22 kleine Bahnwagen . . . . .
57	Böhmische Nordbahn . .	16	—	—	16	1	1	20 Bahnwagen . . . . .
58	Böhmische Westbahn . .	20	—	—	20	5	10	. . . . .
59	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	1	3	19 kleine Bahnwagen . . . . .
60	Buschtêh-rader { a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .	27 13	—	—	27 13	2 —	2 —	. . . . .
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	—	—	—	2	2	. . . . .
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	81	—	—	81	8	6	. . . . .
63	Graz-Köflacher	—	—	—	—	1	—	10 Bahnwagen . . . . .
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	16	45	. . . . .
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	2	—	. . . . .
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	— 75	—	—	— 75	16* 10	9* 4	. . . . .
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	6	3	4 vierrädrige Postwagen . . . . .
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	24	—	—	24	1	1	. . . . .
69	a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	14	7	. . . . .
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	15	12	. . . . .
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	6	8	. . . . .
70	a. Südbahn, Oesterreichische	150	—	110	260	61	—	. . . . .
	b. Tiroler	24	—	—	24	6	—	. . . . .
71	Süd-Norddeutsche . . .	30	—	—	30	6	4	. . . . .
72	Theiß-Bahn	200	—	—	200	8	3	21 vierrädrige Postwagen . . . . .
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	3	. . . . .
	C. Fremdländische Bahnen.							
74	Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	2 Postwagen . . . . .
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . .
76	Niederländische Rhein-E. .	120	—	—	120	—	2	. . . . .
77	a. Warschau-Wiener . . .	86	54	—	140	—	9	19 Bahnmeisterwagen . . . . .
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	4	4 Postwagen . . . . .

108		109					110		111	112	

Transportmittel.

Anzahl der in Reserve vorhandenen		Gesammt-Ladungsfähigkeit					Durchschnittlich		Größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse.	Durchmesser derselben (in der Nabe).	
a. eisernen	b. stählernen	a. der Gepäckwagen.	b. der Güterwagen.	c. der Equipage- u. Viehwagen.	d. der Arbeitswagen.	e. zusammen.	pro Meile	pro Kilometer			
Achsen.		Zollcentner.				Ztr.	Bahnlänge. Zollcentner.		Ztr.	Millimeter.	
56	—	1080	44 830	2406	2520	50 836	*3482*	*462*	100	131	41
126	130	2460	232 230	1230	1875	237 795	*12 283*	*1631*	112	131	42
267	—	4950	261 746	34 970	6930	308 596	*12 560*	*1668*	100	133	43a
95	—	660	26 820	7355	480	35 315	*2473*	*328*	100	117	- b
108	—	1200	41 440	3600	—	46 240	*2400*	*318*	100	131	44
13	—	1200	7600	220	—	9020	*1460*	*194*	55	91—124	45
66	4	920	16 364	744	1152	19 180	*2019*	*268*	90	128	46
—	44	1305	63 000	29 440	—	93 745	*3104*	*412*	88	130	47
—	—	3900	219 870	5550	240	229 560	*9565*	*1270*	150	127	48a
—	—	2200	71 300	2500	—	76 000	*9091*	*1207*	150	127	- b
—	—	600	—	—	—	600	*291*	*39*	150	127	- c
—	—	—	3000	—	—	3000	*785*	*104*	150	127	- d
86	48	3255	165 126	in Kol. 109b	—	168 381	*6229*	*827*	160	124	49
198	495	21 860	670 230	12 630	35 100	739 820	*10 270*	*1364*	100	131	50
21	—	1200	36 120	in Kol. 109b	1440	38 760	*1262*	*168*	60 u. 80	108, 114 u. 120	51
—	118	1440	40 950	" " 109b	—	42 390	*6317*	*844*	100	130	52
153	—	4720	217 310	2420	—	224 450	*5815*	*772*	100	101—131	53a
84	—	1440	42 500	in Kol. 109b	—	43 940	*1935*	*257*	75	113—124	- b
—	—	640	18 970	2850	3165	25 625	*3582*	*475*	94	131	54
25	12	400	59 000	—	—	59 400	*3633*	*482*	100	123	55
40	—	600	79 400	in Kol. 109b	—	80 000	*12 821*	*1702*	100	124	56
36	—	2800	86 400	4016	—	93 216	*15 799*	*2097*	100	85	57
113	—	2800	149 200	5200	4000	161 200	*6046*	*802*	100	124	58
—	—	585	28 815	—	—	29 400	*7840*	*1041*	115	98	59
75	—	1200	40 730	400	810	42 140	*5268*	*699*	105	112	60ab
113	—	280	7000	—	390	7670	*1747*	*232*	37	59	- c
—	—	1000	25 400	9000	—	35 400	*3938*	*523*	100	118	61
416	—	7640	161 110	110 815	16 200	295 765	*6318*	*839*	100	125	62
21	—	660	27 680	—	—	28 340	*5337*	*708*	100	105—118	63
—	16 330	14 360	921 605	121 755	—	1 057 720	*13 259*	*1760*	112	125	64
—	—	1200	90 000	10 000	—	101 200	*5600*	*743*	100	127	65
200	—	5820	295 000	93 550	—	394 370*	*6927*	*920*	100*	75 resp. 125*	66a
—	—	160	32 000	—	750	32 910	*1895*	*251*	35	60	- b
—	—	2400	60 000	62 400	—	124 800	*3555*	*472*	100	125	67
54	—	672	40 280	1488	2880	45 320	*5609*	*745*	100	118	68
686	94	13 025	601 565	10 637	—	625 227	*10 034*	*1332*	115	95—121	69a
1212	98	17 720	683 270	69 286	—	770 276	*8359*	*1110*	115	95—121	- b
201	14	3040	129 775	12 557	—	145 372	*6946*	*922*	115	95—121	- c
160	—	23 460	1 243 700	in Kol. 109b	55 300	1 322 460	*6297*	*836*	100	120	70a
—	—	2830	215 000	42 000	4400	264 230	*6643*	*882*	100	120	- b
—	—	3024	128 000	21 400	6000	158 424	*5388*	*715*	100	123	71
253	—	4890*	198 320	78 200*	40 000	321 410	*4157*	*552*	100	123	72
20	—	800	28 000	2200	—	31 000	*2690*	*357*	105	121	73
95	in Kol. 108a	13 360	293 200	58 000	—	364 560	*3280*	*435*	170	124	74
6	—	1280	31 640	360	—	33 280	*8622*	*1145*	100	131	75
438	—	7320	178 540	12 760	22 240	220 860	*9503*	*1262*	100	140	76
—	—	5560	341 011	in Kol. 109b	14 760	361 331	*7787*	*1034*	100	127	77a
—	—	1873	61 127	1640	—	64 640	*3281*	*436*	100	127	- b

		113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.	a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile	b. durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge.
		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	3 607 092	32 697	4311	1 472 992	13 352	1773	185 727	1683	224
2	Bayerische	7 252 175	32 334	4293	2 050 437	9242	1227	474 412*	2115	281
3	Braunschweigische	2 014 867	52 911	7025	400 455	10 516	1395	101 665	2670	354
4	Friedrich-Franz-E.	407 414	26 387	3503	104 484	6767	890	11 801	764	101
5	Main-Neckar-E.	382 942	32 927	4371	207 578	17 848	2369	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
6	Oldenburgische	142 181	11 073	1471	94 621	7369	979	12 477	972	129
7	Bebra-Hanauer	617 000	32 135	4267	230 892	12 026	1597	38 736	2018	268
8	Hannoversche	3 873 087	36 615	4861	1 072 071	10 135	1346	159 150	1505	200
9	Main-Weser-B.	1 122 904	42 486	5640	357 624	13 531	1796	60 180	2277	302
10	Nassauische	631 502	25 179	3343	271 501	10 825	1437	34 329	1369	182
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	4 116 996	56 990	7566	867 576	12 009	1594	122 442	1695	225
12	Preuß. Ostbahn	3 266 861	26 826	3563	933 832	7668	1018	176 569	1450	193
13	Saarbrücker	1 219 480	62 377	8280	234 685	12 004	1593	56 853	2908	386
14	Westfälische	1 803 237	34 771	4616	295 179	5692	756	91 057	1756	233
15	Sächsische östliche	1 174 614	42 698	5669	374 074	13 598	1805	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
16	Sächsische westliche	2 835 391	37 825*	5022	759 541	10 133*	1345	" " 116a	" " 116b	" " 116b
17	Württembergische	2 634 644	27 957	3712	1 028 524	10 914	1449	99 055	1051	139
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	4 767 005	57 489	7633	845 739	10 199	1354	172 240	2077	276
	b. Hessische Nordbahn	607 223	30 637	4068	156 680	7905	1050	29 404	1484	197
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	2 372 350	38 431	5102	456 261	7700*	1022	107 552	1815*	241
	c. Stargard-Posener	653 748	28 888	3835	145 282	6420	852	26 602	1175	156
20	Rhein-Nahe-E.	595 613	37 226	4942	90 086	5630	747	14 556	910	121
21	Wilhelms-Bahn	464 700	18 783	2493	72 722	3239	430	26 811	1194	159
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	31 432	23 112	3070	11 132	8185	1087	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	86 452	19 169	2545	29 681	6581	874	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Zittau-Reichenberger	116 809	32 904	4368	32 788	9236	1226	" " 116a	" " 116b	" " 116b
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	139 136	27 335	3629	42 564	23 647*	3139*	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
25	Altona-Kieler	560 410	17 086	2268	233 200	7110	944	" " 116a	" " 116b	" " 116
26	Bayerische Ostbahnen	1 933 839	23 757	3154	818 729	10 058	1336	190 060*	2335	310
27	Berlin-Anhaltische	1 274 904	25 944	3444	457 344	9307	1235	30 639	623	82
28	Berlin-Görlitzer	444 100	16 091	2136	147 732	5353	711	18 519	671	89
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	1 545 669	38 914	5167	565 854	14 246	1891	65 532	1650	219
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 037 100	53 076	7047	467 054	23 902	3174	110 262	5643	749
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	872 000	29 370	3899	264 519	8909	1183	45 243	1527	203
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	481 000	21 096	2801	163 668	7178	953	30 954	1358	180
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	536 715	17 615	2339	272 615	8947	1188	29 944	983	130
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	727 126	31 759	4217	277 650	12 127	1610	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
33	Frankfurt-Hanauer	167 168*	30 617	4065	107 078*	19 611	2604	9892*	1812	241
34	Glückstadt-Elmshorner	70 542	15 676	2081	18 686	4152	552	1800	400	53
35	Hessische-Ludwigs-E.	1 029 994	36 318	4821	356 365	12 566	1668	99 720*	3516	467
36	Homburger	58 057	21 090	3198	62 376	25 882	3436	3700	1535	204
37	Kirchheimer	19 000	22 197	2947	9520	11 121	1476	2880	3364	447
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 229 837	74 372	9871	651 524	9265	1230	155 801	2216	294
39	Leipzig-Dresdener	1 158 950	39 491	5243	358 709	12 222	1623	34 200	1165	155
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 665	48 331	6412	36 155	45 194	6000	—	—	—

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)							
a.	b.						
überhaupt.	durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Arbeitswagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transportmittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
3 568 324	*32 345*	*4294*	54 286	10 057	75 583	—	1
5 483 680	*24 419*	*3246*	96 663	in Kol. 117	—	2 515 203*	2
1 904 747	*50 020*	*6641*	868	—	—	—	3
241 913	*15 668*	*2080*	19 480	—	—	—	4
367 892	*31 633*	*4199*	in Kol. 116a	2472	—	—	5
206 313	*16 068*	*2131*	24 988	—	—	—	6
442 150	*23 029*	*3057*	36 160	1557	—	—	7
5 331 482	*50 402*	*6692*	77 626	n. bekannt	—	—	8
906 063	*34 282*	*4551*	24 009	1500	—	—	9
1 080 484	*43 081*	*5720*	—	280	—	—	10
5 227 933	*72 369*	*9608*	74 250	—	—	—	11
4 513 887	*37 066*	*4921*	188 535	11 372	23 076	—	12
2 297 310	*117 509*	*15 598*	50 360	—	—	—	13
1 718 393	*33 135*	*4399*	30 224	1201	8623	—	14
1 505 264	*54 717*	*7264*	in Kol. 116a	1213	—	—	15
4 124 374	*55 021**	*7305*	4505	2726	—	—	16
2 891 147	*30 678*	*4073*	34 491	751	10 012	84 712*	17
7 863 686	*94 835*	*12 591*	—	—	627 118	in Kol. 115	18a
324 819	*16 388*	*2176*	in Kol. 116a	—	—	—	- b
5 274 396	*85 443*	*11 344*	—	—	—	—	19ab
407 525	*18 008*	*2391*	74 831	—	—	—	- c
585 480	*36 593*	*4858*	23 680	—	83 090	—	20
914 251	*36 954*	*4906*	66 417	400	—	—	21
—	—	—	—	—	—	—	22a
4000	*2956*	*391*	—	—	—	—	- b
57 593	*12 770*	*1695*	4941	—	—	—	23a
97 738	*27 532*	*3655*	200	—	—	—	- b
468 740	*92 090*	*12 226*	600	—	—	—	24
481 680	*14 685*	*1950*	in Kol. 116a	941	234	—	25
2 326 407	*28 580*	*3791*	48 941	—	—	—	26
1 681 225	*34 213*	*4542*	16 400	3900	11 475	—	27
618 808	*22 421*	*2977*	—	1100	2340	—	28
1 928 188	*48 545*	*6445*	58 250	2000	4034	—	29
1 181 426	*60 462*	*8028*	45 248	—	—	—	30
761 500	*25 648*	*3405*	34 320	1230	—	38 665*	31a
438 149	*19 217*	*2551*	4388	1468	—	5600*	- b
574 873	*18 867*	*2505*	47 360	1350	836	9450*	- c
1 457 767	*63 672*	*8453*	—	295	—	—	32
133 262*	*24 406*	*3240*	—	228	—	—	33
44 892	*9976*	*1325*	4400	—	3082	—	34
1 080 006	*38 082*	*5056*	10 588	2200	33 940	in Kol. 115a	35
20 800	*8631*	*1146*	—	—	—	—	36
—	—	—	100	—	—	—	37
7 772 628	*110 532*	*14 675*	108 647	6300	—	—	38
1 332 510	*45 401*	*6028*	—	—	2200	—	39
644	*805*	*107*	250	—	—	—	40

		113			114			115		
		II. Anschaffungskosten der								
		Lokomotiven und Tender			Personenwagen			Gepäckwagen		
		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich		a.	b. durchschnittlich	
		überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
	II. Privatbahnen.									
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	320 238	21 937	2912	137 091	9389	1247	12 548	859	114
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	901 203	46 550	6180	280 072	14 466	1921	34 560	1785	237
43	a. Magdeburg-Halberstädter	1 083 010	44 079	5852	370 620	15 081	2003	62 700	2552	339
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	380 828	26 669	3541	104 590	7324	972	8280	580	77
44	Mecklenburgische	466 921	24 230	3217	141 986	7368	978	12 000	623	83
45	Neisse-Brieger	113 645	18 389	2441	33 178	5369	712	4758	770	102
46	Niederschlesische Zweigbahn	190 125	20 013	2657	56 802	5979	792	8687	914	121
47	Ostpreußische Südbahn	382 120	12 653	1680	125 970	4171	551	13 770	456	61
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	667 076	27 795	3690	198 950	8290	1100	38 015	1584	210
	b. Pfälzische Maximiliansb.	268 285	32 092	4261	78 975	9447	1254	18 918	2263	300
	c. Neustadt-Türkheimer	43 028	20 837	2758	7342	3556	472	3900	1889	251
	d. Pfälzische Nordbahnen	57 143	14 959	1988	—	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E.	579 815	21 451	2848	166 665	6166	818	50 030	1851	245
50	Rheinische	3 189 278	44 277	5877	928 792	12 895	1712	188 852	2622	348
51	Schleswigsche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	273 180	40 712	5397	176 678	26 330	3520	25 146	3747	497
53	a. Thüringische	1 564 299	40 526	5380	420 923	10 905	1448	61 445	1592	211
	b. Werra-E.	506 800	22 316	2963	122 750	5405	718	25 050	1103	146
54	Tilsit-Insterburger	86 600	12 095	1606	35 917	5016	666	7008	979	130
	B. Oesterreichische Bahnen.									
55	Ungarische Nordbahn	248 111	15 175	2015	24 178	1479	196	2867	175	23
56	Aussig-Teplitzer	192 021	30 772	4086	60 356	16 268*	2160	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
57	Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn	544 820	20 436	2713	226 100	8481	1126	21 840	819	109
59	Brünn-Neussitzer	99 661*	26 576	3528	15 987*	4263	566	2400*	640	85
60	Buschtehrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Wejwerka c. Pferde-Bahn)	142 629 / 97 834 / —	33 799 / 25 882 / —	4187 / 3436 / —	14 895 / 22 279	3529 / 2727	468 / 362	2394 / 4592	567 / 562	75 / 75
61	Fünfkirchen-Barcs'er	206 959	23 020	3057	58 407	6497	863	7323	815	108
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	2 020 218	43 158	5730	339 686	7257	964	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
63	Graz-Köflacher	94 480	17 793	2362	18 339	3453	458	4460	839	111
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	4 268 824	53 512	7104	744 550	9333	1239	161 559	2025	269
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn. b. Pferde-Bahn)	2 937 499 / —	51 598 / —	6851 / —	1 055 590* / —*	19 875 / —	2639 / —	114 310* / —	2152 / —	286 / —
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	583 200	16 612	2205	100 480	2862	380	30 600	871	116
68	Mohacs-Fünfkirchener	239 107	29 592	3929	27 712	3430	455	4965	614	82
69	a. Oesterreichische nördliche	3 516 730	56 439	7493	603 809	9690	1287	136 479	2191	291
	b. Oesterreichische südöstliche	3 864 834	41 941	5568	694 067	7532	1000	198 208	2151	286
	c. Wien-Neu-Szönyer	582 720	27 841	3696	176 108	8414	1117	32 921	1573	209
70	a. Südbahn, Oesterreichische	6 230 127	29 666	3939	1 276 831	6080	807	in Kol. 116a	in Kol. 116b	in Kol. 116b
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Süd-Norddeutsche	967 978	32 925	4371	226 249	7696	1022	21 918	745	99
72	Theiß-Bahn	1 704 735	22 051	2927	511 811	6620	879	107 880*	1395	185
73	Turnau-Kralup-Prager	203 333	17 647	2342	50 262	4362	579	6987	606	80
	C. Fremdländische Bahnen.									
74	Niederländische Staats-E.	1 469 027	13 216	1755	433 847	3904	518	120 249	1082	144
75	Lüttich-Maestrichter	87 184	22 587	2999	39 834	10 320	1370	9813	2542	338
76	Niederländische Rhein-E.	1 002 298	43 128	5726	460 417	19 811	2630	102 173	4396	584
77	a. Warschau-Wiener	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—

116			117	118	119	120	
Transportmittel.							
Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen)			Arbeits-wagen.	Schneepflüge und Draisinen.	Sonstige Transport-mittel.	Achsen und Räder für die Postwagen (soweit solche die Bahnverwaltung zu liefern hat).	
a. überhaupt.	b. durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.					
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
328 364	*22 491*	*2986*	in Kol. 116a	—	—	—	41
1 408 401	*72 748*	*9658*	" " 116a	900	—	—	42
1 635 724	*66 574*	*8839*	37 584	—	—	—	43a
348 259	*24 388*	*3238*	in Kol. 116a	350	—	—	- b
411 797	*21 370*	*2837*	—	900	—	—	44
65 032	*10 523*	*1397*	—	574	1897	—	45
146 612	*15 433*	*2049*	9750	—	—	—	46
544 900	*18 043*	*2395*	—	300	2080	—	47
1 148 973	*47 874*	*6356*	600	650	5000	—	48a
400 444	*47 900*	*6360*	—	150	1000	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	- c
12 267	*3211*	*426*	—	—	—	—	- d
1 058 166	*39 148*	*5198*	—	—	—	—	49
2 982 578	*41 407*	*5497*	201 825	2390	20 642	—	50
—	—	—	—	—	—	—	51
215 890	*32 174*	*4301*	—	—	—*	—	52
1 459 170	*37 802*	*5019*	64 968	188	—	—	53a
365 367	*16 088*	*2136*	11 560	—	—	—	- b
149 883	*20 933*	*2779*	in Kol. 116a	450	—	—	54
245 677	*15 026*	*1995*	—	4033	—	—	55
400 314	*64 153*	*8517*	—	1820	in Kol. 116a	—	56
—	—	—	—	—	—	—	57
780 780	*29 287*	*3888*	6933	9800	—	—	58
81 227*	*21 660*	*2876*	—	1000	—	—	59
102 667	*24 329*	*3229*	928	2450	4724	—	60a
85 488	*10 463*	*1389*	1429	160	5444	—	- bc
154 197	*17 152*	*2277*	—	3114	—	—	61
2 160 414	*46 153*	*6128*	in Kol. 116	13 157	7056	—	62
90 862	*17 111*	*2271*	—	300	—	—	63
6 691 871	*83 887*	*11 137*	—	29 913	—	—	64
—	—	—	—	—	—	—	65
2 162 524*	*40 718*	*5406*	—	109 037	19 640	—	66a
—	—	—	—	—	—	—	- b
693 396	*19 749*	*2622*	—	11 700	—	—	67
284 713	*35 237*	*4678*	28 731	2932	—	—	68
4 146 329	*66 544*	*8835*	—	21 508	12 477*	—	69a
5 601 595	*60 788*	*8071*	—	20 845	17 169*	—	- b
1 099 057	*52 511*	*6972*	—	8968	6072*	—	- c
6 381 213	*30 385*	*4034*	in Kol. 116a	in Kol. 116a	—	—	70a
—	—	—	—	—	—	—	- b
919 425	*31 273*	*4152*	7430	6877	—	—	71
1 580 050	*20 438*	*2713*	132 957	14 907	in Kol. 115	in Kol. 115	72
133 553	*11 591*	*1538*	—	620	—	—	73
1 653 938	*14 879*	*1976*	—	—	3949	—	74
113 332	*29 361*	*3900*	—	—	—	—	75
1 259 213	*51 183*	*7194*	50 358	365	—	—	76
—	—	—	—	—	—	—	77a
—	—	—	—	—	—	—	- b

Abſchnitt D.

Betriebs-Reſultate.

121 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

A. Lokomotiven.

A. Deutsche Eisenbahnen.

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

		a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeits-zügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutz-meilen.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	91 848	346 970	188 305	31 919	—	189	3078	**662 309**	659 042
2	Bayerische	in Kol. 121b	1 194 322	in Kol. 121b	in Kol. 121b	169 469	8647	13 150	**1 385 588**	1 372 438
3	Braunschweigische	34 889	88 449	159 773	22 634	in Kol. 121h	in Kol. 121h	18 920	**324 665**	305 745
4	Friedrich-Franz-E.	23 628	7576	11 338	423	201	1912	402	**45 480***	43 090* 1868
5	Main-Neckar-E.	14 524	44 676	10 764	12 928	174	103	213	**83 382**	83 066
6	Oldenburgische	—	14 489	17 262	in Kol. 121c	—	4825	272	**36 848**	36 576
7	Vebra-Hanauer	—*	1504	357	29 465	2	2657*	1391	**35 376**	33 985*
8	Hannoversche	in Kol. 121b	324 324	307 209	in Kol. 121c	62 643	18 675	50 785	**763 636**	712 851
9	Main-Weser-B.	39 528	49 548	53 087	45 984	1789	1126	5118	**196 180**	191 062
10	Nassauische	—	96 297	46 811	—	2121	2310	1560	**149 099**	147 539
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	52 262	198 236	347 764	—	—*	17 161	64 786	**680 209**	615 423
12	Preuß. Ostbahn	163 851	124 739	206 100	in Kol. 121c	56 362	29 097	53 180	**633 329**	580 149
13	Saarbrücker	500	49 354	94 463	" " 121c	12 506	3698	3285	**163 806***	160 521
14	Westfälische	—	120 982	144 896	—	21 387	12 410	128 576	**428 251**	299 675
15	Sächsische östliche	—	102 317	97 628	in Kol. 121c	—	2411	14 309	**216 665**	202 356
16	Sächsische westliche	in Kol. 121b	314 441	270 797	—	—	7860	37 468	**630 566**	593 098
17	Württembergische	30 823	285 428	167 172	37 901	36 537	4178	25 502	**587 541**	562 039
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	11 411	312 795	391 322	—	28 811	19 062	57 286	**820 687**	763 401
	b. Hessische Nordbahn	21 255	56 144	42 735	—	9887	2200	9721	**141 942**	132 221
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	30 128	82 989	348 603	in Kol. 121c	22 207	5281	33 541	**522 749**	489 208*
	c. Stargard-Posener	13 203	26 491	53 589		13 746	5681	9085	**121 795**	112 710
20	Rhein-Nahe-E.	14 362	38 297	58 206		10 766	1415	3553	**126 599***	123 046
21	Wilhelms-Bahn	5563	5886	68 148		1033	4449	524	**85 603**	85 079
22	a. Gößnitz-Geraer	—*	13 560*	3685		—	26	535	**17 806**	17 271
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	7055	—	—	31	**7086**	7055
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	6997	15 137	—	31	1463	**23 628**	22 165
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	in Kol. 121d	16 779	in Kol. 121d	—	1651	**18 430**	16 779
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	—	8546	29 622	—	—	—	—	**38 168**	38 168
25	Altona-Kieler	17 470	77 546	22 153	in Kol. 121b	1672	3798	5196	**127 835**	122 639
26	Bayerische Ostbahnen	61 650	110 492	242 359	" " 121c	42 659	1638	4352	**463 150**	458 798
27	Berlin-Anhaltische	53 601	62 885	58 205	48 724	3779	4284	7268	**238 746**	231 478
28	Berlin-Görlitzer	—	42 849	19 193	20 203	2719	4448	27 640	**117 052**	89 412
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	40 292	32 393	85 877	74 603	21 522	13 861	20 706	**289 257**	268 551
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	33 143	82 891	71 282	—	—	2005	323	**189 644**	189 321
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	16 432	80 465	49 858	in Kol. 121c	7914	4535	8708	**167 912**	159 204
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	16 205	33 951	16 647	" " 121c	2819	723	3484	**73 829**	70 345
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	20 680	45 063	24 982	" " 121c	1394	1384	3654	**97 157**	93 503
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	51 146	69 603	—	in Kol. 121b u. c	—	18 409	**139 158**	120 749
33	Frankfurt-Hanauer	10 149	6270	1760*	17 938	696	600	in Kol. 121c	**37 413**	36 117*
34	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	9967	—	202	68	**10 237**	10 169
35	Hessische Ludwigs-E.	in Kol. 121b	165 434	67 935	in Kol. 121c	in Kol. 121b u. c	5630	870	**239 869***	238 999
36	Homburger	3655	9885	—	1830	195	99	250	**15 914**	15 664
37	Kirchheimer	—	in Kol. 121d	—	4122	—	—	—	**4122**	4122
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	81 594	228 342	476 368	—	in Kol. 121a–c	i. K. 121a–c	60 577	**846 881**	786 304
39	Leipzig-Dresdener	in Kol. 121b	122 151	86 820	in Kol. 121c	—	—	12 716	**221 687**	208 971
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	8408	—	—	3	—	—	**8411**	8411

121 122

I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

A. Lokomotiven.

		Die Lokomotiven haben zurückgelegt:								
		a. vor Courier- u. Schnell- (Eil-) Zügen. Meilen.	b. vor Personen- (Post-) Zügen. Meilen.	c. vor Güter- Zügen. Meilen.	d. vor gemischten Zügen. Meilen.	e. als vorgelegte Reserve-Maschinen. Meilen.	f. vor Material- und Arbeits-zügen. Meilen.	g. leer. Meilen.	h. zusammen. Meilen.	Davon Nutz-meilen.
	A. Deutsche Eisenbahnen.									
	II. Privatbahnen.									
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	17 206	10 219	15 252	872	1193	—	**44 742**	42 677
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19 103	48 065	68 881	19 200	4525	120	1975	**161 869**	159 894
43	a. Magdeburg-Halberstädter	13 311	33 722	39 075	43 109	1946	3971	6044	**141 178**	135 134
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	17 932	19 026	13 497	2079	308	1033	**53 875**	52 842
44	Mecklenburgische	—	26 506*	12 555	21 108	1913	2807	1294	**66 183**	64 889
45	Neisse-Brieger	—	9	241	15 513	299	352	3017	**19 431**	16 414
46	Niederschlesische Zweigbahn	—	7053	7057	6954	1226	573	1342	**24 205**	22 862
47	Ostpreußische Südbahn	—	15 360	—	24 312	693	9327	2338	**52 030**	49 692
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	in Kol. 121b	96 384	in Kol. 121d	112 718	13 065	24 698	972	**247 837**	209 102
	b. Pfälzische Maximiliansb.	" " 121b	31 087	" " 121d	35 794	2715	3596	74	**73 266**	66 881
	c. Neustadt-Dürkheimer	—	2213	" " 121d	6031	76	—	—	**8320**	8244
	d. Pfälzische Nordbahnen	—*	—	—	3136	—	—	—	**3136**	3136
49	Rechte Oder-Ufer-E.	—	—	—	29 452	569	9481	348	**39 850**	39 502
50	Rheinische	84 073	240 351	225 960	1179	—	18 685	270 296*	**840 544**	570 248
51	Schleswigsche	15 930	—	13 622	53 172	1264	2822	266	**87 076**	86 810
52	Taunus-E.	13 714	28 564	3660	—	4192	—	4771	**54 901**	50 130
53	a. Thüringische	49 768	98 410	108 542	in Kol. 121c	22 841	13 230	24 310	**317 101**	292 791
	b. Werra-E.	—	29 467	878*	35 283	3697	185	4586	**74 096**	69 510
54	Tilsit-Insterburger	—	2629	7796	—	72	1845	2840	**15 182**	12 342
	B. Oesterreichische Bahnen.									
55	Ungarische Nordbahn	—	12 219	19 249	10 542	11 460	2082	1187	**56 739**	55 552
56	Aussig-Teplitzer	—	3295	14 646	7591	—	515	120	**26 167**	26 047
57	Böhmische Nordbahn	—	8897	189	—	—	206	4733	**14 025**	9292
58	Böhmische Westbahn	—	45 469	44 562	2742	7533	2622	9314	**112 242**	102 928
59	Brünn-Rossitzer	—	18	2147	3544	—	1152	202	**7063**	6861
60	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	—	226	17 552	17 334	880	1493	10 451	**47 936**	37 485
	Buschtêhrader b. Prag Wejhybka	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er	—	—	348	7309	—	3781	102	**11 540**	11 438
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	33 147	72 430	34 634	—	4736	1722	**146 669**	144 947
63	Graz-Köflacher	—	4682	14 285	4026	—	505	8103	**31 601**	23 498
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	24 890	127 264	399 150	50 147	15 097	20 924	18 303	**655 775**	637 472*
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	138	1753	8781	136	2540	979	**14 330**	13 351
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	50 707	87 115	198 045	72 081	24 906	5087	14 092	**452 033**	437 941
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	20 721	50 278	—	3049	2798	**76 846**	74 048
68	Mohacs-Fünfkirchener	—	—	8760	11 300	26	101	86	**20 273**	20 187
69	a. Oesterreichische nördliche	31 149	83 173	295 465	54 816	14 681	5362	25 525	**510 171**	484 646
	b. Oesterreichische südöstliche	25 871	83 798	381 181	34 585	9942	11 041	14 372	**560 790**	546 418
	c. Wien-Neu-Szönyer	—	27 377	36 021	—	17	657	593	**64 665**	64 072
70	a. Südbahn, Oesterreichische	55 872	212 256	727 394	176 369	29 291	4891	33 242	**1 239 315**	1 206 073
	b. Tiroler	15 353	50 092	48 237	17 177	1836	2184	1932	**136 811**	134 879*
71	Süd-Norddeutsche	5	32 291	39 396	26 858	8389	959	7366	**115 264**	107 898
72	Theiß-Bahn	—	36 982	64 222*	55 373	590	953	365	**158 485**	158 120*
73	Turnau-Kralup-Prager	—	17 107	16 148	—	—	813	552	**34 620**	34 068
	C. Fremdländische Bahnen.									
74	Niederländische Staats-E.	—	120 468	33 997	134 353	4682	2733	54 154	**350 387**	291 551*
75	Lüttich-Mastrichter	—	14 143	11 394	—	—	—	—	**25 537**	25 537
76	Niederländische Rhein-E.	47 923	76 193	53 188	2366	in Kol. 121a–d	12 401	43 633*	**235 704**	192 071
77	a. Warschau-Wiener	in Kol. 121b	193 381	in Kol. 121b	in Kol. 121b	13 254	19 364	9852	**235 851**	225 999
	b. Warschau-Bromberger	—	in Kol. 121c	53 711	" " 121c	5536	3705	5278	**68 230**	62 952

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) **A. Loko-**

		123				124				125		126		
		Im Betriebsjahre 1868 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven				
										Holz z. Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Zügen.	b. Personen-	c. Güter- u. gemischte Züge.	d. Mater.- und Arbeits-Züge.	a. Courier- und Schnell-Zügen.	b. Personen-	c. Güter- und gemischten Zügen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen.	a. überhaupt.	b. pro Nutzmeile.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt.	c. pro Nutzmeile.
		Anz.		Anz.		Achsen.		Achsen.		Kilo.	Grm.		Kilo.	Grm.
	I. Staatsbahnen.													
1	Badische	13 698	70 619	18 160	30	14,77	18,62	54,17	21,76	791	0,13	—	—	—
2	Bayerische	i. R. 123b	168432	i. R. 123b	4087	u. not.	u. not.	u. not.	—	3076	0,242	—	—	—
3	Braunschweigische	4102	14 109	22 586	5102	21,0	21,0	58,0	58,0	940,94*	0,33	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	1464	1443	826	154	13,51	10,83	33,34	12,56	109	0,26	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	1234	4841	1721	—	—	—	—	—	173	0,22	—	—	—
6	Oldenburgische	—	1570	1405	1486	—	22,22	in Kol. 124b	25,69	—*	—*	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	—	100	4367	2860	—	11,55	18,05	29,40	87,59	0,27*	—	—	—
8	Hannoversche	i. R. 123c	i. R. 123c	92 379	i. R. 123c	in Kol. 124b	21,61	71,15	i. R. 124c	2882,5	0,437	—	—	—
9	Main-Weser-Bahn	1464	2252	6599	1202	24,71	25,41	55,28	23,02	354,7	0,20	—	—	—
10	Nassauische	—	6598	3957	595	—	15,0	49,0	22,0	240,07	0,176	—	—	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1048	13 659	11 199	14 536	19,76	24,19	100,22	37,26	1500	0,28	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	3660	5540	12 500	u. not.	20,21	31,96	89,94	43,94	1347,40	0,242	—	—	—
13	Saarbrücker	732	6462	37 746	1642	12,0	16,50	53,20	40,0	243,24	0,164	—	—	—
14	Westfälische	—	3403	8988	990	—	18,20	60,70	30,0	571,64	0,206	—	—	—
15	Sächsische östliche	—	10 980	15 330	61	—	27,0	121,0	24,0	305	0,16	—	—	—
16	Sächsische westliche	2196	27 745	30 254	891	13,50	25,61	69,97	26,01	173	0,032	—	—	—
17	Württembergische	1307	26 577	16 017	203	20,0	36,0	75,0	20,0	806,5	0,16	—	—	—
	II. Privatbahnen													
	a) unter Staatsverwaltung.													
18	a. Bergisch-Märkische	856	72 124	85 807	7517	18,0	21,0	96,0	32,0	903	0,13	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	2196	2960	9018	i. R. 123c	18,0	18,0	68,0	29,0	309	0,23	—	—	—
19	a. Oberschlesische	1038	2964	16 324	u. not.	17,53	21,39	91,44	40,10	600	0,13	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	2269	5494	u. not.									
	c. Stargard-Posener	i. R. 123b	1784	2495	u. not.	16,64	19,16	93,65	30,92	178	0,17	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	732	2663	5746	534	12,0	15,0	46,50	32,0	120,77	0,106	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	732	777	9002	388	15,46	16,0	54,0	31,0	286	0,36	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	1643	2411	6	—	19,0	53,0	33,0	6	0,04	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	4414	—	—	—	39,0	—	1,5	0,02	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	i. R. 123c	4796	34	—	i. R. 124c	63,0	6,0	20	0,10	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	4493	—	—	—	57,25	—	13,5	0,09	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.													
24	Alberts-Bahn	—*	—	—	—	—*	—	—	—	20	0,056	—	—	—
25	Altona-Kieler	1745	2314	23 801*	2644	12,0	21,0*	63,0	25,0	189	0,16	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	2190	6570	13 870	—	12,0	20,0	60,0	20,0	576	0,13	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	3689	5349	10 904	—	17,42	26,19	65,20	33,73	551,35	0,237	—	—	—
28	Berlin-Görlitzer	—	1627	1654	491	—	14,33	52,16	29,09	175	0,21	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	2228	2252	7226	1386	16,78	27,96	68,05	30,01	1060,75	0,427	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer													
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1477	9256	3356	—	23,5	26,7	87,7	—	329	0,19	—	—	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	732	8467	5427	4048	12,26	25,02	71,20	24,19	239,37	0,16	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1370	3045	2206	185	15,48	19,76	63,60	15,61	81,08	0,12	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1464	5887	4334	553	19,18	18,38	49,75	21,15	109,20	0,13	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	4419	4170	—	—	23,7	56,2	—	470,8	0,42	—	—	—
33	Frankfurt-Hanauer	1830	1170	5302*	470	12,0	18,0	64,0*	18,0	512*	1,53	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	—	—	2210	102	—	—	23,0	28,0	17	0,18	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	9289	19 084	14 081	—	13,75	17,49	69,56	27,02	385,3	0,174	—	—	—
36	Homburger	1462	3954	732	—	in Kol. 124b	18,42	in Kol. 124b	—	34	0,23	—	—	—
37	Kirchheimer	—	2386	1464	—	—	8,0	18,0	—	2,5	0,06	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	3663	21 027	41 081	i. R. 123c	19,0	21,0	77,0	i. R. 124c	86	0,011	—	—	—
39	Leipzig-Dresdener	i. R. 123b	14 647	9720	" " 123c	18,0	31,0	122,0	" " 124c	238	0,12	—	—	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	10 510	—	—	—	18,33	—	—	35	0,15	—	—	—

127					128		129					
Transportmittel im Betriebsjahre 1868.												
motiven.												
(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:												
Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks, als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt					
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheizen, Stationir. u. Leerfahrt.) Zoll-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheizen, Stationir. u. Leerfahrt.) Zoll-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	a. Steinkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	b. Braunkohlen. Z.-Ctr. Coaks.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. Anheiz., Stationir. u. Leerfahrt.) Z.-Ctr.	c. pro Nutzmeile brutto Z.-Pfd.	c. pro Nutzmeile netto Z.-Pfd.	
—	—	—	—	—	—	—	659 042	882 137	848 335	*133,55*	*128,72*	1
—	—	—	—	—	—	—	700 864	1 502 593	1 260 206	*214,39*	*179,81*	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	45 078	48 220	44 222	*106,97*	*98,10*	4
—	—	—	—	—	—	—	83 066	124 337	—	*149,68*	—	5
—	—	—	—	—	—	—	31 234	48 124	—	*154,08*	—	6
—	—	—	—	—	—	—	35 446	52 564	39 844	*148,29**	*112,40**	7
—	—	—	—	—	—	—	712 851	1 653 407	1 328 466	*231,94*	*186,36*	8
—	—	—	—	—	—	—	191 062	366 525	296 935	*191,84*	*155,41*	9
—	—	—	—	—	—	—	147 539	151 963	107 599	*103,0*	*72,93*	10
—	—	—	—	—	38 694*	—	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	—	—	—	580 149	1 102 316	903 691	*190,0*	*155,77*	12
—	—	—	—	—	—	—	160 521	277 105	225 902	*172,63*	*140,73*	13
—	—	—	—	—	—	—	271 619	540 974	398 831	*199,17*	*146,93*	14
—	—	—	—	—	10 934	—	18 806	51 890	—	*276,0*	—	15
—	—	—	—	—	—	—	593 098	1 126 864	—	*190,0*	—	16
—	—	—	—	—	—	—	499 680	834 805	691 934	*167,07*	*138,49*	17
—	—	—	—	—	—	—	763 401	1 455 919	1 229 347	*190,71*	*161,04*	18 a
—	—	—	—	—	—	—	132 221	258 678	235 438	*195,64*	*178,06*	- b
—	—	—	—	—	—	—	489 208	1 317 374	978 833	*269,39*	*200,09*	19 ab
—	—	—	—	—	—	—	112 710	227 000	158 508	*201,40*	*140,63*	- c
—	—	—	—	—	—	—	123 046	268 405	210 705	*218,13*	*171,34*	20
—	—	—	—	—	—	—	85 079	236 976	173 495	*278,54*	*203,92*	21
—	—	—	—	—	—	—	17 271	42 191	—	*244,29*	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	7055	9270	—	*131,40*	—	- b
—	—	—	—	—	4009	—	—	—	—	—	—	23 a
—	—	—	—	—	2653	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	38 168	51 800	—	*135,73*	—	24
16 452	17 923	—	*108,94*	—	—	—	106 187	102 314	—	*96,35*	—	25
—	—	—	—	—	—	—	458 798	787 640	—	*171,67*	—	26
—	—	—	—	—	—	—	231 478	423 480	364 912	*182,94*	*157,64*	27
—	—	—	—	—	—	—	89 412	149 735	—	*167,47*	—	28
20 141	25 382	—	*126,03*	—	—	—	245 234	406 470	—	*165,73*	—	29
—	—	—	—	—	—	—	189 321	354 104	327 416	*187,04*	*172,94*	30
—	—	—	—	—	—	—	159 204	287 954	226 318	*180,87*	*142,16*	31 a
—	—	—	—	—	—	—	70 345	115 969	98 535	*164,86*	*140,07*	- b
—	—	—	—	—	—	—	93 503	143 054	129 516	*152,99*	*138,53*	- c
—	—	—	—	—	—	—	120 749	353 970	313 794	*293,14*	*259,87*	32
—	—	—	—	—	—	—	36 117	56 518*	—	*156,49**	—	33
—	—	—	—	—	—	—	10 169	9813	9311	*96,50*	*91,56*	34
—	—	—	—	—	—	—	238 999	237 559*	191 295	*99,40*	*80,04*	35
—	—	—	—	—	—	—	15 664	18 213	—	*116,27*	—	36
—	—	—	—	—	—	—	4122	4687	3093	*113,71*	*75,04*	37
—	—	—	—	—	144 539	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	208 971	396 138	—	*189,56*	—	39
8411	5328	—	*63,34*	—	—	—	—	—	—	—	—	40

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **I. Leistungen der**

(Forts.) A. Loko-

		123				124				125		126		
		Im Betriebsjahre 1865 wurden abgelassen:				Durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen in den				Zur Feuerung der Lokomotiven				
										Holz z. Anheizen		Holz zur Feuerung während der Fahrt.		
		a. Courier- und Schnell-Züge. Anz.	b. Personen-Züge. Anz.	c. Güter- u. gemischte Züge. Anz.	d. Mater.- und Arbeits-Züge. Anz.	a. Courier- und Schnell-Zügen. Achsen.	b. Personen- Achsen.	c. Güter- und gemischten Zügen. Achsen.	d. Mater.- und Arbeits-Zügen. Achsen.	a. überhaupt. Klftr.	b. pro Nutzmeile. Gbfß.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt. Klftr.	c. pro Nutzmeile Gbfß.
	II. Privatbahnen.													
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	2294	3450	—	—	19,02	28,11 resp. 64,50	30,71	146,6	0,37	—	—	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1222	3553	9853	17	18,0	26,0	98,0	n. not.	111,9	0,075	—	—	—
43	a. Magdeburg-Halberstädter	1834	4192	19 643	i. R. 123c	21,82	24,34	55,32	37,50	199,0	0,13	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche.	—	1460	1935	" " 123c	—	24,0	65,0	29,0	218,0	0,44	—	—	—
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	20,0	35,0	15,0	148,0	0,25	—	—	—
45	Neisse-Brieger	—	2	2542	135	—	74,0	35,0	26,0	20,75	0,14	—	—	—
46	Niederschlesische Zweigbahn .	—	743	1479	55	—	23,0	66,0	35,0	10,24	0,046	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	1935	2567	644	—	20,0	60,0	28,0	220,0	0,477	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	730*	5110*	7300*	—	14,0	18,0	60,0	—					
	b. Pfälzische Maximiliansb. .	365*	3591*	5110*	—	14,0	18,0	60,0	—					
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	3956	—	—	—	22,0	—	467,20	0,176	—	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	808	—	—	—	20,0	—					
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	2615	i. R. 123c	—	—	27,90	—	35,0	0,095	—	—	—
50	Rheinische	5110	31 578	17 320	7416	15,18	18,27	51,18	34,60	764,0*	0,14	—	—	—
51	Schleswigsche.	730	—	15 030	—	13,0	—	26,0	31,0	82,0	0,10	—	—	—
52	Taunus-E.	2468	8272	732	—	—*	—	—	—	58,7	0,13	—	—	—
53	a. Thüringische	2945	6857	10 087	—	19,0	27,0	75,0	27,0	734,22	0,271	—	—	—
	b. Werra-E.	—	1492	5507	93	—	17,25	53,11	20,84	193,35	0,3	—	—	—
54	Tilsit-Insterburger . . .	—	370	1098	188	—	17,7	37,6	24,0	33,25	0,29	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.													
55	Ungarische Nordbahn . .	—	816	2040	744	—	—	—	—	182,6	0,35	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	—	730	5790	120	—	18,0	64,0	15,0	110,4	0,46	—	—	—
57	Böhmische Nordbahn . .	—	1493	32	36	—	22,31	42,34	20,09	37,7	0,43	—	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	—	2176	5032	275	—	14,93	60,70	18,51	320,0	0,336	—	—	—
59	Brünn-Rossitzer	—	6	3051	948	—	42,56	45,40	36,0	71,0	1,12	—	—	—
60	Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn .	—	89	6088	840	—	18,0	40,0	20,0	201,25	0,33	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	—	—	831	486	—	—	33,33	33,33	263,0	2,47	7739	1342	19,01
62	Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	733	3577	435	—	21,33	76,0	45,38	1207,0*	0,90	—	—	—
63	Graz-Köflacher	—	882	3362	172	—	18,03	36,11	25,76	43,7	0,19	—	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	1995	7888	33 864	4361	14,0	34,0	76,0	36,0	1395,0	0,23	—	—	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	8	536	160	—	12,0	30,0	30,0	56,0	0,45	—	—	—
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	2012	6994	17 249	1485	15,0	24,0	54,0	14,0	3075,0	0,76	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	2494	361	—	—	66,96	37,20	in Kol. 126b	i. R. 126c	74 048	13451,71	19,61
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	2496	in Kol. 123c	—	—	50,96	i. R. 124c	560,20	3,0	5296	996,1	20,31
69	a. Oesterreichische nördliche .	732	2442	17 323		9,92	26,11	78,38	45,52	2334,0	0,52	—	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	704	1551	15 983		13,15	27,04	86,94	54,47	2155,0	0,43	2399	701	31,56
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	1641	3155		—	20,84	80,44	32,57	558,0	0,94	—	—	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische	730	17 002	45 170	397	11,23	29,60	47,40	38,13	576,0	0,03	—	—	—
	b. Tiroler	393	2969	2293	240	9,68	21,68	43,19	18,84	149,0	0,12	—	—	—
71	Süd-Norddeutsche . . .	1	1494	5180	203	12,0	14,40	43,42	24,58	436,7	0,44	—	—	—
72	Theiß-Bahn	—	768	5673	142	—	32,17	66,18	27,84	in Kol. 126b	—	158120	23 256*	15,68
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	1482	1548	99	—	17,77	48,07	30,73	68,51	0,217	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.													
74	Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	4380	2180	—	—	20,0	41,0	—	—	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	4721	7195	5741	1367	11,0	16,20	59,20	—	—	—	—	—	—
77	a. Warschau-Wiener. . .	i. R. 123b	2951	5214	—	—	—	—	—	938,0	0,45	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	1369	2207	—	—	—	—	—	179,0	0,31	—	—	—

127					128		129					

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

motiven.

(einschließlich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

Coaks, ungemischt mit anderen Brennstoffen.					Coaks, als Zusatz zu		Steinkohlen, ungemischt					
a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheizen, Station. Zoll-Ctr.	b. überhaupt netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.)	c. pro Nutzmeile brutto	c. pro Nutzmeile netto	a. Steinkohlen.	b. Braunkohlen.	a. bei Nutzmeilen.	b. überhaupt brutto (d. h. incl. Anheiz., Stationir.	b. überhaupt netto (d. h. excl. u. Leerfahrt.)	c. pro Nutzmeile brutto	c. pro Nutzmeile netto	
			Z.-Pfd.		Z.-Ctr. Coaks.			Z.-Ctr.		Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	42 677	76 542	61 643	*179,35*	*144,44*	41
—	—	—	—	—	2583*	—	159 894	406 972	—	*254,32*	—	42
—	—	—	—	—	—	—	135 134	284 441	—	*210,49*	—	43 a
—	—	—	—	—	—	—	52 842	87 666	—	*165,90*	—	- b
—	—	—	—	—	in Kol. 129b	—	64 889	62 804	—	*96,79*	—	44
—	—	—	—	—	—	—	16 414	39 196	30 303	*238,79*	*184,62*	45
—	—	—	—	—	—	—	22 862	52 620	44 266	*230,17*	*193,62*	46
—	—	—	—	—	—	—	49 692	76 221	54 901	*153,39*	*110,48*	47
—	—	—	—	—	—	—	287 363	474 647	—	*165,17*	—	48
—	—	—	—	—	—	—	39 502	66 427	58 498	*168,16*	*148,09*	49
—	—	—	—	—	—	—	570 248	1 311 297	1 043 424	*229,93*	*182,98*	50
—	—	—	—	—	in Kol. 129b	—	86 810	87 568*	—	*100,87*	—	51
—	—	—	—	—	—	—	50 130	56 822	45 219	*113,35*	*90,20*	52
—	—	—	—	—	22 197	—	—	—	—	—	—	53 a
—	—	—	—	—	—	—	69 510	181 570	162 482	*261,21*	*233,75*	- b
—	—	—	—	—	—	—	12 342	19 364	13 881	*156,89*	*112,47*	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
—	—	—	—	—	—	—	9293	23 304	—	*250,79*	—	57
—	—	—	—	—	—	—	102 928	314 815	—	*305,86*	—	58
—	—	—	—	—	—	—	6861	34 355	—	*500,73*	—	59
—	—	—	—	—	—	—	37 485	113 116	82 510	*301,76*	*220,12*	60ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
801	1665	—	*207,86*	—	—	—	1588	2315*	—	*133,24*	—	61
—	—	—	—	—	—	—	144 947	506 276	464 737	*349,28*	*320,62*	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	—	—	—	—	—	637 472	1 761 411	—	*276,31*	—	64
—	—	—	—	—	—	—	13 351	34 884	—	*261,28*	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	371 004	—	—*	—	66 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
13 364	27 853	—	*208,42*	—	—	—	1537	3214*	—	*209,09*	—	68
—	—	—	—	—	—	—	406 262	720 809	583 474	*177,43*	*143,62*	69 a
—	—	—	—	—	35 452	—	544 019	1 017 161	930 244	*187,0*	*171,0*	- b
2267	4787	2531	*211,16*	*111,65*	48 083	—	11 462	34 611	28 025	*301,96*	*244,50*	- c
5087	10 926	10 269	*214,78*	*201,87*	—	—	27 407	62 836	59 060	*229,27*	*215,49*	70 a
—	—	—	—	—	—	—	117 169	341 599	290 359	*291,55*	*247,81*	- b
—	—	—	—	—	—	—	107 898	307 276	257 350	*284,78*	*238,51*	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
—	—	—	—	—	—	—	34 068	84 187	71 412	*247,11*	*209,62*	73
—	—	—	—	—	—	—	291 551	443 914	—	*152,26*	—	74
—	—	—	—	—	—	—	25 537	34 607	27 432	*135,51*	*107,42*	75
—	—	—	—	—	—	—	192 071	312 958	—	*162,94*	—	76
—	—	—	—	—	—	—	225 999	664 624	623 799	*294,08*	*276,02*	77 a
—	—	—	—	—	—	—	62 952	154 942	137 062	*246,13*	*217,72*	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

		130				131					132	
						(Forts.) **I. Leistungen der**						
						(Forts.) **A. Loko-**						
		Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der										
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
		a.	b.	c.		a.	b.		c.		a.	b.
		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto	überhaupt netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto	überhaupt netto	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.
				Z.-Ctr.			Z.-Ctr.		Z.-Pfd.			
	I. Staatsbahnen.											
1	Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—	—	—	—	35 438	212 135	183 165	598,61	516,86	—	—
3	Braunschweigische	—	305 745	778 731*	584 810	—	—	—	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Oldenburgische	—	5342	9062*	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Hannoversche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	615 423	1 284 125*	995 919*	—	—	—	—	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Westfälische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische östliche	verschieden	183 550	410 025	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Sächsische westliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen											
	a) **unter Staatsverwaltung.**											
18	a. Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer											
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	verschieden	22 165	52 802	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	verschieden	16 779	37 605	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) **in Privatverwaltung.**											
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	3176	15 009	—	472,33	—	—	—
	b. Hamburg-Bergedorfer											
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	100 : 9	786 304	1 699 244	1 099 136	—	—	—	—	—	—	—
39	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132	133						134				135	

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coaks oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coaks u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht:		
c. überhaupt		a.	b.		c.		a.	b.	c.				
brutto	netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt		pro Nutzmeile		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt		brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	Kilftr.	Z.-Ctr.	Ctfg.			Z.-Ctr	Kilftr.	Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,466	4,295	1
—	—	176 081	—	35 877*	—	22,06	5 : 1	194 305*	—	34 000*	6,462	5,491	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,908	4,436	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,499	5,410	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,395	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,268	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,764*	5,585*	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,317	4,272	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,735	3,836	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,969	2,810	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,672*	2,981*	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,064	3,332	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,139	4,199	13
—	—	28 056	111 758	—	398,34	—	—	—	—	—	5,113	3,770	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,217	—	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,647	—	16
—	—	62 359	—	7361	—	12,65	—	—	—	—	5,304	4,434	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,294	4,462	18 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,446	4,046	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,911	2,832	19ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,956	2,763	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,104	5,577	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,934	4,347	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,940	—	22 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,937	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,304	—	23 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,301	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,951	—	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,473	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,463	—	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,366	3,677	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,739	—	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,620*	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,097	3,789	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,968	3,626	31 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,932	4,947	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,728	5,186	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,886	6,104	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,492*	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,141	3,929	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,284	2,641	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,322	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,129	8,664	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,935	3,199	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,634	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,339	—	40

		130				131					132	
						(Forts.) **I. Leistungen der**						
						(Forts.) A. Loko-						
						Zur Feuerung der Lokomotiven (einschließlich der						
		Steinkohlen, gemischt mit Coaks.				Braunkohlen, ungemischt.					Braunkohlen, ge-	
		a.	b.	c.		a.	b.		c.		a.	b.
		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto	überhaupt netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt brutto	überhaupt netto	pro Nutzmeile brutto	pro Nutzmeile netto	Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.
				Z.-Ctr.			Z.-Ctr.		Z.-Pfd.			
II. Privatbahnen.												
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .											
	b. Pfälzische Maximiliansb.											
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen .											
49	Rechte Oder-Ufer-E. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rheinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	a. Thüringische	unbestimmt	292 791	560 527	416 416	—	—	—	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Oesterreichische Bahnen.												
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	55 552	150 098	—	*270,19*	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	26 047	123 139	—	*472,75*	—	—	—
57	Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Buschtěh-rader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	—	—	—	—	1011	2564	—	*253,64*	—	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	Graz-Köflacher	—	—	—	—	23 498	94 569	89 757	*402,49*	*381,97*	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	1 938 930	—	—*	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	78 384	293 381	248 170	*374,29*	*316,61*	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	100 : 60	50 343	128 819	101 254	—	—	—	—	—	—	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	—	—	1 173 579	4 622 900	4 342 242	*393,91*	*370,0*	—	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	17 710	76 818	65 295	*433,76*	*368,63*	—	—
71	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Fremdländische Bahnen.												
74	Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	a. Warschau-Wiener* . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

132	133	134	135

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

motiven.

Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht:

mischt mit Steinkohlen		Torf, ungemischt.					Torf, gemischt mit Coals oder Kohlen.				An Brennmaterial (Steinkohlen, Coals u. s. w.) sind pro Achsmeile verbraucht:		
c. überhaupt		a.	b.		c.		a.	b.	c.				
brutto	netto	bei Nutzmeilen.	überhaupt		pro Nutzmeile		Mischungs-Verhältniß.	bei Nutzmeilen.	überhaupt		brutto	netto	
Z.-Ctr.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Ctr.	Cbfß.			Z.-Ctr.	Klftr.	Z.-Pfd.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,233	4,230	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,638	5,609	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,323	—	43 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,460	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,566	—	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,066	5,463	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,903	4,881	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,375	3,871	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,217	—	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,491	6,068	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,303	5,513	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,027	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,988	2,293	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,813	3,623	53 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,485	6,680	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,074	3,637	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,633	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,510 Braunkhln.	—	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,378	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,756	—	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,0	—	59
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,349	6,819	60ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,291*	—	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,561*	5,104*	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,223 Braunkhln.	14,449 Braunkhln.	63
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,338	—	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,683	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,847*	—	66 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,451 Cbfß. Holz	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,155*	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,360	2,755	69 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,584	2,364	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,198	5,134	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,643	9,060	70 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,202	9,521	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,130	7,647	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,276 Cbfß. Holz	—	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,361	6,413	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,789	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,514	5,956	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,950	—	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,006	5,637	77 a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,712	5,934	- b

136 | 137

(Forts.) I. Leistungen der Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) A. Lokomotiven.

		Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1868 verbrauchten Brennmaterials.		
		a. pro Cbfß. Holz.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf.	f. pro Cubikfuß Torf.	a. überhaupt.	b. pro Nutzmeile.	c. pro Achsmeile.
		Sgr.		Sgr.		Sgr.		Thlr.	Sgr.	Pf.
	I. Staatsbahnen.									
1	Badische	0,65	—	8,13	—	—	—	240 767	*10,96*	*4,39*
2	Bayerische	1,33	—	6,75	4,10	6,30	0,60	892 819	*19,31*	*5,68*
3	Braunschweigische	1,475*	in Kol. 136c	9,12	—	—	—	243 621	*23,90*	*6,65*
4	Friedrich-Franz-E.	1,78	—	10,83	—	—	—	19 124	*12,73*	*8,42*
5	Main-Neckar-E.	1,82	—	7,76	—	—	—	32 509	*11,74*	*4,13*
6	Oldenburgische	—	—	7,5	—	4,7	—	15 208	*12,47*	*6,37*
7	Hebra-Hanauer	1,96	—	6,95	—	—	—	12 790	*10,92**	*6,90**
8	Hannoversche	0,65	—	7,83	—	—	—	440 562	*18,33*	*5,10*
9	Main-Weser-Bahn	2,0	—	6,66	—	—	—	84 762	*13,31*	*3,94*
10	Nassauische	1,35	—	6,19	—	—	—	32 513	*6,61*	*3,05*
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	1,33	11,75	6,39	—	—	—	276 219	*13,46*	*2,96*
12	Preuß. Ostbahn	1,48	—	8,21	—	—	—	308 540	*15,93*	*4,16*
13	Saarbrücker	1,33	—	5,29	—	—	—	61 374	*11,47*	*4,10*
14	Westfälische	1,7	—	5,3	—	3,3	—	110 965	*11,11*	*3,13*
15	Sächsische östliche	3,0	12,0	6,0	—	—	—	100 563	*14,91*	*2,46*
16	Sächsische westliche	2,0	—	5,0	—	—	—	180 775	*9,14*	*2,11*
17	Württembergische	2,38	—	8,56	—	—	0,67	318 259	*16,99*	*6,46*
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	1,98	—	3,72	—	—	—	180 534	*7,09*	*2,36*
	b. Hessische Nordbahn	1,42	—	5,35	—	—	—	45 004	*10,21*	*2,73*
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	1,01	—	3,19	—	—	—	150 041*	*9,20*	*1,56*
	c. Stargard-Posener	1,01	—	3,19	—	—	—	27 433*	*7,30*	*1,72*
20	Rhein-Nahe-E.	1,494	—	4,44	—	—	—	39 804	*9,71*	*3,79*
21	Wilhelms-Bahn	0,27	—	2,37	—	—	—	19 491	*6,87*	*1,76*
22	a. Gößnitz-Geraer	2,0	—	5,0	—	—	—	7409	*12,87*	*3,76*
	b. Greiz-Brunner	2,0	—	5,0	—	—	—	1421	*6,04*	*4,93*
23	a. Löbau-Zittauer	3,0	12,0	6,5	—	—	—	13 352	*18,07*	*3,56*
	b. Zittau-Reichenberger	3,0	12,0	6,5	—	—	—	8838	*15,80*	*3,56*
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	2,0	—	5,0	—	—	—	9003	*7,06*	*3,72*
25	Altona-Kieler	1,52	15,0	10,25	—	—	—	48 710	*11,92*	*5,07*
26	Bayerische Ostbahnen	1,39	—	6,51	—	—	—	173 917	*11,37*	*3,53*
27	Berlin-Anhaltische	1,49	—	8,85	—	—	—	128 036	*16,59*	*4,64*
28	Berlin-Görlitzer	1,45	—	7,49	—	—	—	38 455	*12,90*	*4,38*
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	1,79	16,73	9,74	4,17	—	—	164 612	*18,39*	*4,39*
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1,90	—	9,45	—	—	—	120 226	*19,05*	*5,01*
31	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn rc.	1,55	—	10,356	—	—	—	100 740*	*18,98*	*6,13*
	b. Hinterpommer.	1,52	—	10,356	—	—	—	40 485*	*17,27*	*7,32*
	c. Vorpommersche	1,55	—	10,356	—	—	—	49 992*	*16,04*	*7,21*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1,32	—	5,27	—	—	—	63 916	*15,85*	*4,47*
33	Frankfurt-Hanauer	1,07	—	8,23	—	—	—	15 637*	*12,96**	*3,70**
34	Glückstadt-Elmshorner	1,50	—	9,16	—	—	—	3328	*9,82*	*5,06*
35	Hessische Ludwigs-E.	1,89	—	7,49	—	—	—	63 487*	*7,97*	*3,16*
36	Homburger	1,73	—	7,72	—	—	—	4903	*9,39*	*6,13*
37	Kirchheimer	2,5	—	11,0	—	—	—	1870	*13,61*	*18,86*
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	1,3	5,6	4,0	—	—	—	251 248*	*9,39*	*2,43*
39	Leipzig-Dresdener	1,8	—	8,1	—	—	—	108 512	*15,37*	*3,60*
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	2,04	14,12	—	—	—	—	2767	*9,37*	*6,24*

136 | 137

(Forts.) **I. Leistungen der Transportmittel** im Betriebsjahre 1868.

(Forts.) A. **Lokomotiven.**

		Durchschnittspreis der Brennmaterialien.						Kosten des im Betriebsjahre 1868 verbrauchten Brennmaterials.		
		a. pro Cbfß. Holz.	b. pro 100 Z.-Pfd. Coaks.	c. pro 100 Z.-Pfd. Steinkohlen.	d. pro 100 Z.-Pfd. Braunkohlen.	e. pro 100 Z.-Pfd. Torf.	f. pro Cubikfuß Torf.	a. überhaupt.	b. pro Nutzmeile.	c. pro Achsmeile.
		Sgr.		Sgr.		Sgr.		Thlr.	Sgr.	Pf.
	II. Privatbahnen.									
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	1,49	—	11,71	—	—	—	31 189	*21,92*	*7,70*
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	2,62	13,0	6,45	—	—	—	89 596	*16,81*	*4,46*
43	a. Magdeburg-Halberstädter	2,26	—	9,50	—	—	—	97 841	*21,72*	*5,63*
	b. Magdeb.-Wittenbergesche.	2,26	—	9,50	—	—	—	33 205	*18,55*	*6,04*
44	Mecklenburgische	0,94	17,03	9,69	—	—	—	23 164	*10,71*	*4,74*
45	Neisse-Brieger	1,13	—	6,16	—	—	—	8133	*14,86*	*5,28*
46	Niederschlesische Zweigbahn .	1,67	—	8,23	—	—	—	14 502	*19,03*	*5,76*
47	Ostpreußische Südbahn . .	1,25	—	9,66	—	—	—	27 242	*16,45*	*6,92*
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .									
	b. Pfälzische Maximiliansb..									
	c. Neustadt-Dürkheimer. .	1,51	—	5,88	—	—	—	95 653	*9,98*	*3,06*
	d. Pfälzische Nordbahnen .									
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	0,90	—	5,45	—	—	—	12 435	*9,44*	*4,64*
50	Rheinische	2,0	—	4,2	—	—	—	159 850	*8,41*	*3,21*
51	Schleswigsche.	2,33	14,0	10,5	—	—	—	31 848	*11,91*	*6,90*
52	Taunus-E.	2,43	—	8,0	—	—	—	16 283	*9,74*	*2,99*
53	a. Thüringische	1,69	10,48	7,08	—	—	—	144 580	*14,81*	*4,30*
	b. Werra-E.	1,185	—	6,725	—	—	—	41 455	*17,89*	*6,14*
54	Tilsit-Insterburger . . .	1,1	—	9,2	—	—	—	6921	*16,93*	*6,53*
	B. Oesterreichische Bahnen.									
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	23 561	*12,72*	*3,76*
56	Aussig-Teplitzer	0,6	—	—	1,5	—	—	6579	*7,58*	*3,20*
57	Böhmische Nordbahn . .	2,0	—	7,50	—	—	—	6097	*19,68*	*10,72*
58	Böhmische Westbahn . .	0,10	—	3,14	—	—	—	33 766	*9,84*	*3,38*
59	Brünn-Rossitzer	1,6	—	5,0	—	—	—	4783	*20,92*	*5,01*
60	Buschtêhrader: a. Kralup-Kladno .	1,35	—	3,03	—	—	—	12 435	*9,93*	*3,30*
	Buschtêhrader: b. Prag-Wejhybka .									
	Buschtêhrader: c. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	1,23	8,77	7,04*	8,42	—	—	9334	*24,44*	*8,76*
62	Galizische Carl-Ludwig-B. .	1,0	—	4,80	—	—	—	84 905	*17,64*	*3,36*
63	Graz-Köflacher	0,72	—	—	1,48	—	—	4816	*6,13*	*2,79*
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	3,4	—	5,2	—	—	—	282 517	*13,39*	*2,51*
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	4,86	—	—	—	5658	*12,71*	*5,65*
66	Kaiserin Elisabeth: a. Lokom.-Bahn .	1,41	—	12,51	3,0	—	—	357 765	*24,51*	*6,99*
	Kaiserin Elisabeth: b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	0,912	—	—	—	—	—	44 163*	*17,89*	*4,935*
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	1,45	8,0	7,66*	—	—	—	16 324	*24,26*	*5,70*
69	a. Oesterreichische nördliche .	1,23	—	6,45	3,18	—	—	196 503	*12,16*	*2,34*
	b. Oesterreichische südöstliche	1,36	9,36	8,10	—	—	—	371 248	*20,38*	*3,39*
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	1,53	11,44	13,90	—	—	—	80 149	*37,33*	*8,26*
70	a. Südbahn, Oesterreichische	1,16	14,33	14,62	4,23	—	—	638 426	*15,88*	*4,72*
	b. Tiroler	1,03	—	13,18	7,66	—	—	164 670	*36,63*	*15,98*
71	Süd-Norddeutsche . . .	1,3	—	5,0	—	—	—	53 698	*14,93*	*5,74*
72	Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	—	142 202*	*26,28*	*5,63*
73	Turnau-Kralup-Prager . .	2,09	—	4,57	—	—	—	13 348	*11,75*	*4,32*
	C. Fremdländische Bahnen.									
74	Niederländische Staats-E. .	—	—	5,59	—	—	—	83 293	*8,57*	*5,26*
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	4,0	—	—	—	5009	*5,88*	*3,92*
76	Niederländische Rhein-E. .	—	—	5,35	—	—	—	45 885	*8,73*	*3,82*
77	a. Warschau-Wiener. . .	—	—	—	—	—	—	93 341	*12,39*	*3,03*
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	28 881	*13,76*	*4,50*

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **I. Leistungen der**

B. Wagen.

	138		139	140	141		142		143
	Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	Die Postwagen haben durchlaufen		Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen			a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
	Achsmeilen.		Meilen.	Procent.	Achsmeilen.		Achsmeilen.		Meilen.
I. Staatsbahnen.									
Badische	3 963 466	218 328	*2812*	*30,22*	496 680	38 470	1 310 775	212 427	*5600*
Bayerische	10 024 761	64 340	*3839*	*20,15**	2 403 592	—	2 608 026	51 600	*5990*
Braunschweigische	1 112 144	563 395	*4613*	*22,78*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
Friedrich-Franz-E.	169 662	91 955	*3354*	*22,29*	84 490	—	62 937	34 511	*8121*
Main-Neckar-E.	998 618	302 193	*4517*	*27,29*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
Oldenburgische	265 410	238	*3089*	*27,3*	21 456	—	61 971	—	*3873*
Bebra-Hanauer	191 598	13 909	*1292**	*22,73*	—	—	94 166	14 674	*2268*
Hannoversche	4 898 829	257 154	*4407*	*30,13*	578 332	—	1 469 498	372 357	*6822*
Main-Weser-B.	1 359 235	494 470	*5404*	*27,68*	—	—	514 552	311 112	*10 069*
Nassauische	1 102 231	44 496	*4125*	*20,64*	71 190	14 339	298 925	7868	*6669*
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 431 821	235 950	*4372*	*28,371**	432 959	35 968	1 270 994	41 783	*8870*
Preuß. Ostbahn	5 052 088	9726	*5844*	*26,96*	799 891	—	1 478 793	1730	*7050*
Saarbrücker	343 543	462 375	*3663*	*24,66*	—	—	176 286	124 888	*4706*
Westfälische	984 741	138 927	*4701**	*21,27*	377 100	344 029	518 870	155 243	*5665*
Sächsische östliche	1 838 418	45 677	*4957*	*25,32*	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
Sächsische westliche	4 197 698	516 898	*5835*	*19,91*	" " 144a	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
Württembergische	4 402 342	57 416	*3154*	*24,90*	780 473	—	1 184 572	29 042	*6455*
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
a. Bergisch-Märkische	4 346 708	288 490	*5531**	*21,93*	in Kol. 142a u. 142b	—	1 390 310*	149 571	*6609*
b. Hessische Nordbahn	321 929	364 306	*4013*	*24,40*	in Kol. 144	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
a. Oberschlesische	1 624 459	534 700	*4614*	*29,69*	485 605	—	1 008 737	168 708	*8292*
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	182 616	226 443	*3099*	*25,39*	146 201	—	102 724	88 887	*4913*
Rhein-Nahe-E.	194 899	207 430	*5029*	*20,91*	—	—	73 542	59 151	*8293*
Wilhelms-Bahn	277 233	48 325	*4019*	*23,25*	30 834	—	211 507	—	*5423*
a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	29 642	—	*2964*	*18,64*	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
a. Löbau-Zittauer	154 695	2178	*4128*	*24,78*	" " 144a	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
b. Zittau-Reichenberger	129 449	915	*4656*	*18,17*	" " 144a	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
b) in Privatverwaltung.									
Alberts-Bahn	239 367	19 487	*5076*	*19,65*	in Kol. 144a	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
Altona-Kieler	820 365	53 069	*3917*	*36,49*	—	—	" " 144a	" " 144b	" " 145
Bayerische Ostbahnen	2 675 534	117 613	*4324*	*26,14*	366 434	—	1 185 460	25 291	*7567*
Berlin-Anhaltische	1 534 732	540 101	*4652*	*28,37*	299 022	380 857	159 782	25 372	*3630*
Berlin-Görlitzer	798 059	—	*5206*	*26,80*	104 659	—	147 602	—	*7380*
a. Berlin-Hamburger	2 446 504	71 037	*4662*	*23,71*	263 715	—	656 004	—	*7130*
b. Hamburg-Bergedorfer									
Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 183 062	746 595	*4426*	*32,30*	463 270	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	784 222	701 364	*5344*	*32,70*	—	—	266 854	197 625	*8149*
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	283 974	224 017	*3387*	*19,33*	—	—	124 522	40 169	*4575*
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	594 909	387 504	*3447*	*22,56*	—	—	164 667	52 646	*5719*
Breslau-Schweidnitz-Freib.	901 073	33 422	*3608*	*33,44*	148 674	—	212 549	—	*6642*
Frankfurt-Hanauer	161 009	—	*1563*	*20,43*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
Glückstadt-Elmshorner	85 732	196	*4092*	*30,33*	13 226	—	19 787	—	*9893*
Hessische Ludwigs-E.	1 273 461	566 772	*5397*	*25,2*	34 476	23 433	603 899	153 786	*7356*
Homburger	228 810	—	*3365*	*26,38*	—	—	30 730	—	*5122*
Kirchheimer	17 145	13 175	*1895*	—	—	—	8247	6930	*3791*
Köln-Mindener (u. Gießener)	3 231 558	189 316	*5517*	*24,57*	—	—	1 162 585	13 165	*6605*
Leipzig-Dresdener	1 835 246	161 271	*4893*	*26,37*	in Kol. 138a	—	in Kol. 144a	—	in Kol. 145
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	155 811	—	*2164*	*34,67*	—	—	—	—	—

144		145	146		147	148	149				

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

(Forts.) B. Wagen.

Die Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen) haben durchlaufen		Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde				
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen		a. mit Z.-Ctr. pro Achse.	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit.			a. Personenwagen	b. Postwagen	c. Gepäckwagen	d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen)	
Achsmeilen.		Meilen.			Achsmeilen.	Achsmeilen.	haben auf der Bahn durchlaufen Achsmeilen				
8 581 217	4 412 558	*1791*	*25,39*	*26,97*	134 869	**19 368 790**	217 345	—	36 880	5 010 227	1
24 082 494	7 815 460	*2227*	*21,55**	*29,30*	255 392	**47 305 665**	409 688	—	13 540	16 768 322	2
3 689 464	5 142 863	*2742*	*30,21*	*41,94*	—	**10 507 866**	654 466	—	in Rol. 149d	7 725 797	3
201 062	405 908	*1640*	*27,38*	*29,84*	23 476	**1 074 001**	70 763	—	33 541	171 466	4
506 154	846 903	*1972*	ca. *22,0*	ca. *29,75*	—	**2 653 868**	57 594	—	—	1 273 105	5
132 821	386 077	*1331*	*28,91*	*30,30*	130 225	**998 198**	438	—	71	220 424	6
161 170	900 386	*1452**	*24,44**	*24,87*	113 422*	**1 489 325**	34 755	—	—	81 921	7
12 391 327	11 253 052	*2090*	*32,88*	*42,60*	199 295	**31 419 844**	571 820	62 245	in Rol. 149d	10 924 402	8
1 071 764	2 141 424	*2100*	*36,18**	*50,41**	6946	**5 899 503**	306 612	193 360*	111 132	4 176 669	9
1 756 153	907 102	*1137*	*41,14*	*41,34*	—	**4 202 304**	47 950	—	7810	544 642	10
16 773 510	8 534 233	*2530*	*36,61*	*38,313*	639 345	**31 396 563**	245 494	3708	51 049	11 656 259	11
12 569 574	4 223 774	*2230*	*29,96*	*35,0*	1 278 579	**25 414 155**	13 946	—	1238	5 927 445	12
1 657 656	7 008 014	*1724*	*52,33*	*62,12*	131 505	**9 904 267**	244 630	64 598	79 300	2 694 591	13
3 002 969	4 204 123	*1977*	*31,31*	*43,42*	372 294	**10 098 296**	490 567	—	158 851	6 859 153	14
7 471 732	3 936 338	*2920*	*19,38**	*26,97**	57 597	**13 349 762**	28 970	—	in Rol. 149d	5 303 920	15
20 302 264	9 857 742	*2342*	*20,33**	*29,93**	250 948	**35 125 550**	346 633	—	" " 149d	5 802 849	16
6 670 403	3 643 757	*1794*	*33,45*	*46,37*	10 631	**16 778 636**	87 855	—	29 602	4 568 550	17
13 868 934	11 099 227	*1437**	*45,91*	*53,23*	465 762*	**31 609 002**	226 332*	684 376	205 493*	6 366 286	18 a
633 452	1 042 573	*2188*	*28,90*	*48,18*	in Rol. 144	**2 362 260**	409 726	—	in Rol. 149d	4 453 132	- b
18 351 179	17 790 035	*3295*	*41,18*	*49,69*	211 760	**40 175 183**	456 553	—	145 030	12 282 283	19 ab
222 646	2 262 509	*3248*	*39,43*	*42,64*	135 085	**3 367 111**	361 775	—	118 850	4 467 570	- c
399 376	1 596 344	*1738*	*39,18*	*42,02*	23 358	**2 554 100**	428 663	75 690	132 012	2 450 884	20
1 569 844	2 065 058	*1888*	*39,96*	*44,11*	137 615	**4 340 416**	84 786	4651	13 954	1 660 504	21
—	—	—	—	—	—	—	127 914	—	—	582 361	22 a
34 478	2693	*4647*	*12,9**	*32,0**	—	**66 813**	166	—	—	39 439	- b
608 394	143 677	*4884*	*16,91**	*22,45**	183	**909 127**	1891	—	—	586 107	23 a
395 975	209 592	*2633*	*17,63**	*24,37**	—	**735 931**	2448	—	in Rol. 149d	366 575	- b
469 241	517 499	*720*	*16,35*	*28,34*	—	**1 245 594**	39 045	—	—	122 765	24
1 616 713	411 380	*1988*	*31,99*	*46,03*	in Rol. 144	**2 901 527**	208 824	163 002	in Rol. 149d	653 072	25
6 649 638	4 781 419	*2921*	*42,81*	*42,81*	—	**15 801 389**	61 114	—	37 852	6 664 385	26
3 369 829	3 146 358	*2241*	*31,67*	*38,49*	177 687	**9 633 740**	630 507	—	in Rol. 149d	3 754 091	27
1 307 758	504 961	*1457*	*23,83*	*23,83*	—	**2 773 039**	—	—	—	891 841	28
5 546 028	4 103 986	*2967*	*31,01*	*40,93*	416 083	**13 503 357**	35 073	—	152	3 555 388	29
2 516 169	2 781 905	*2455*	*27,11*	*36,70*	in Rol. 144	**7 691 001**	635 850	—	—	3 845 290	30
1 180 337	2 313 881	*2581*	*30,22*	*41,81*	109 659	**5 553 942**	638 734	227 468	135 392	2 571 991	31 a
285 735	1 458 367	*2385*	*26,31*	*31,16*	11 287	**2 428 071**	339 919	118 638	73 084	754 626	- b
396 427	2 608 612	*2688*	*25,23*	*27,96*	29 276	**4 234 041**	310 545	187 633	71 764	742 195	- c
2 804 084	1 030 395	*1580*	*44,24*	*47,97*	—	**5 130 197**	34 194	—	—	1 040 006	32
217 065	391 336	*2339*	—*	—*	—*	**769 410**	230 028	in Rol. 149c	214 254	698 691	33
46 199	64 960	*1029*	*35,33*	*46,33*	5731	**235 831**	1198	—	—	65 096	34
1 114 077	2 962 109	*2036*	*35,60*	*37,1*	152 112	**6 884 125**	467 368	110 788	110 511	3 367 883	35
6337	17 770	*574*	*35,06*	*36,80*	—	**283 647**	10	—	—	22 189	36
—	—	—	—	—	—	**45 497**	—	—	—	10 306	37
18 664 180	12 543 902	*1980*	*41,92*	*52,57*	1 621 786) 424*)	**37 426 916**	951 152	488 770	329 223	10 915 522	38
3 364 436	4 436 521	*2388*	*28,24*	*36,16*	in Rol. 144	**9 797 474**	177 789	—	in Rol. 149d	5 463 950	39
1908	—	*477*	*20,32*	*45,15*	400	**158 119**	—	—	—	1476	40

	138		139	140	141		142		143
	(Forts.) **I. Leistungen der**								
	B. Wagen.								
A. Deutsche Eisenbahnen.	Die Personenwagen haben durchlaufen		Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	Die Postwagen haben durchlaufen		Die Gepäckwagen haben durchlaufen		Jede Gepäckwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt
	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen			a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	
	Achsmeilen.		Meilen.	Procent.	Achsmeilen.		Achsmeilen.		Meilen.
II. Privatbahnen.									
Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	464 040	326	*3035*	*22,75*	in Kol. 142a	—	161 381*	—	*5764**
Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 179 741	43 031	*3882*	*31,17*	132 766	—	239 515	179 612	*7762*
a. Magdeburg-Halberstädter	974 688	147 193	*2777*	*25,43*	111 360	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
b. Magdeb.-Wittenbergesche	403 320	—	*3538*	*24,12*	62 160	—	140 363	—	*6684*
Mecklenburgische	445 802	30 772	*3074*	*26,74*	133 326	—	144 503	11	*7226*
Neisse-Brieger	139 601	208	*3884*	*31,90*	in Kol. 142a	in Kol. 142a	46 816	—	*2601*
Niederschlesische Zweigbahn .	134 906	39 436	*2179*	*31,29*	42 066	26 355	40 388	15 198	*4276*
Ostpreußische Südbahn . .	425 390	930	*3158*	*20,39*	77 297	—	78 559	—	*4364*
a. Pfälzische Ludwigsbahn .	884 820	369 002	*5016*	ca. *28**	—	—	507 052	152 509	*9422*
b. Pfälzische Maximiliansb. .	159 229	175 210	*3635*	ca. *24**	—	—	101 138	96 267	*6580*
c. Neustadt-Dürkheimer . .	7522	37 935	*7576*	ca. *24**	—	—	2489	54 409	*9483*
d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rechte Oder-Ufer-E. . . .	134 364	2898	*973*	*21,5*	—	—	86 897	2898	*1575*
Rheinische	3 021 628	662 374	*4308*	*29,79*	472 025	—	1 071 442	137 213	*5143*
Schleswigsche	407 654	207 126	*6831*	*22,5*	11 260	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
Taunus-E.	1 092 303	36 256	*4031*	*15,13*	—	—	106 340	18 128	*4445*
a. Thüringische	1 807 801	652 437	*6030*	*24,92*	—	—	512 412	133 407	*5980*
b. Werra-E.	434 596	7318	*3683*	*27,08*	88 046	—	196 443	780	*5478*
Tilsit-Insterburger . . .	101 436	—	*2818*	*25,16*	31 226	—	20 831	—	*2604*
Oesterreichische Bahnen.									
Ungarische Nordbahn . .	324 780	—	*11 599*	*13,1*	46 720	—	45 722	—	*11 430*
Aussig-Teplitzer	137 970	—	*2266*	*24,24*	—	—	59 130	—	*9855*
Böhmische Nordbahn . .	74 774	2721	*1047*	*20,13*	17 398	—	17 398	—	*1242*
Böhmische Westbahn . . .	434 548	411	*2718*	*25,04*	89 632	—	172 560	—	*7190*
Brünn-Rossitzer	27 375	—	*1521*	*36,17*	—	—	17 000	—	*2125*
Buschtěh-rader a. Kralup-Kladno	99 196	—	*2480*	*35,52*	—	—	30 210	—	*2518*
Buschtěh-rader b. Prag-Weihybka									
Buschtěh-rader c. Pferde-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fünfkirchen-Barcs'er . . .	52 010	43 839	*2179*	*14,04*	1698	3179	12 386	13 011	*4233*
Galizische Carl-Ludwigs-B.	889 720	6797	*3720*	*24,63*	—	—	—	—	—
Graz-Köflacher	67 850	—	*1996*	*28,59*	in Kol. 142	—	35 827	—	*2985*
Kaiser Ferdinands Nordbahn	3 381 335	799 588	*5451*	*35,49*	483 214	—	1 290 170	40 107	*5590*
Kaiser Franz-Josef-Bahn .	85 224	2210	*616*	*24,4*	17 504	160	21 788	226	*1835*
Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	2 274 953	148 383	*3139*	*27,64*	294 345	—	775 286	—	*4786*
Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	52 644	—	*693*	—	—	—	in Kol. 144a	—	—
Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	479 698	456	*6002*	*24,46*	83 264	—	162 052	—	*6752*
Mohacs-Fünfkirchener . .	55 201	5538	*3037*	*25,73*	—	—	18 797	4874	*2959*
a. Oesterreichische nördliche .	2 092 888	469 016	*4495*	*35,22*	—	—	1 490 059	50 149	*7858*
b. Oesterreichische südöstliche	2 760 359	234 548	*5207*	*39,74*	145 813	—	1 677 928	28 748	*7453*
c. Wien-Neu-Szönyer . .	279 569	35 261	*1526*	*33,66*	16 495	8108	117 277	8108	*2985*
a. Südbahn, Oesterreichische	7 508 863	133 909	*3876*	*25,44*	647 236	15 440	2 532 050	50 702	*6522*
b. Tiroler	976 168	103 362	*4442*	*23,06*	96 996	13 856	261 719	13 860	*4593*
Süd-Norddeutsche . . .	512 256	28 152	*2937*	*21,72*	—	—	in Kol. 144a	in Kol. 144b	in Kol. 145
Theiß-Bahn	1 146 767	22 873	*2689*	*39,14*	206 897	987	466 534	898	*3863*
Turnau-Kralup-Prager . .	140 785	51 878	*4014*	*26,0*	in Kol. 142a	—	60 346	6021	*8296*
Fremdländische Bahnen.									
Niederländische Staats-E. .	1 789 855	6070	*4605*	*25,39*	37 235	—	910 795	248	*6699*
Lüttich-Mastrichter . . .	211 121	—	*4589*	*20,0*	—	—	68 215	—	*4263*
Niederländische Rhein-E. .	1 117 936	—	*2965*	*35,12*	71 715	—	596 473	—	*4810*
a. Warschau-Wiener . . .	1 024 435	199 714	*4672*	*35,08*	—	—	358 297	7910	*4695*
b. Warschau-Bromberger .	425 296	332 452	*4031*	*17,22*	—	—	142 572	44 281	*5190*

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

(Forts.) B. Wagen.

144	145	146		147	148	149				
Die Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen) haben durchlaufen	Jede Güterwagen-Achse hat durchschnittlich zurückgelegt	Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet		Die Arbeitswagen haben auf der Bahn durchlaufen	Zusammen haben die eigenen Wagen zurückgelegt	Fremde				
a. auf der eigenen Bahn	b. auf fremden Bahnen	a. mit	b. zu Procent ihrer Ladungsfähigkeit			a. Personenwagen	b. Postwagen	c. Gepäckwagen	d. Güterwagen (incl. Equipage- u. Viehwagen) haben auf der Bahn durchlaufen	
Achsmeilen.		Meilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	Achsmeilen.				
588 935	180 684	*1274*	*36,31*	*46,69*	36 623	1 431 989	1542	—	—	204 672	41
1 968 868	2 836 645	*1563*	*33,99*	*44,75*	2330	6 582 508	70 224	—	33 984	3 610 891	42
2 342 136	5 869 431	*2240*	*25,20*	*29,93*	in Rel. 144	9 444 811	152 929	—	in Rel. 149d	2 708 280	43a
402 896	1 161 108	*2594*	*31,88*	*55,47*	" " 144	2 169 847	—	—	—	956 695	- b
632 084	519 826	*1365*	*25,44*	*47,68*	" " 144	1 906 324	65 224	—	11 464	328 570	44
100 558	245 859	*2440*	*38,19*	*69,44*	—	533 042	476	—	—	267 243	45
150 724	305 003	*1700*	*31,45*	*47,09*	24 767	778 843	40 560	—	10 450	462 989	46
534 792	63 073	*583*	*39,64*	*44,79*	247 300	1 427 341	577	—	—	54 244	47
2 994 111	2 706 689	*1693*	ca. *35,7**	ca. *53,0**	—	7 614 183	301 598	—	169 706	3 915 629	48a
144 651	1 474 079	*1488*	ca. *40**	ca. *60**	—	2 150 574	177 225	—	100 087	1 564 851	- b
—	—	—	—	—	—	102 355	76 019	—	38 993	44 755	- c
61	17 958	*601*	—	—	—	18 019	30 311	—	12 307	22 447	- d
732 927	2 064 554	*1623*	*49,34*	*51,40*	—	3 024 538	—	9059	—	781	49
6 298 969	5 076 828	*1616*	*39,27*	*41,0*	646 574	17 387 053	394 536	—	166 950	5 877 806	50
823 511	434 145	*2055*	*19,42**	*31,64**	—	1 883 696	85 368	—	in Rel. 149d	333 148	51
467 110	589 932	*2105*	*17,63*	*21,61*	—	2 310 069	30 365	2920	15 178	253 094	52
3 248 634	5 445 230	*2615*	*29,23*	*44,24*	356 403	12 156 324	553 719	203 538	320 680	5 103 502	53a
545 316	1 035 995	*2166*	*28,0*	*49,25*	2668	2 311 162	227	—	—	1 165 055	- b
96 694	157 935	*950*	*30,45*	*32,4*	42 158	450 280	—	—	—	89 320	54
1 838 093	—	*3117*	*34,36*	*34,36*	—	2 255 315	—	—	—	—	55
232 241	—	*293*	—	—	—	429 341	1800	—	—	310 221	56
48 569	127 188	*192*	*37,76*	*37,76*	—	288 048	469	—	—	46 206	57
1 934 723	1 864 927	*2460*	*46,79*	*46,79*	35 789	4 532 590	2367	—	—	925 902	58
196 536	14 034	*675*	*41,31*	*46,38*	—	254 945	720	—	—	101 908	59
369 163	5554	*879*	*49,31*	*50,83*	—	504 123	564	—	—	710 825	60ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
198 467	156 458	*1020*	*43,54*	*44,28*	—	481 048	13 653	2044	3883	99 634	61
5 203 543	4 402 154	*3352*	*24,65*	*26,0*	—	10 502 214	—	—	—	3 011 471	62
191 181	82 349	*963*	*42,31*	*47,08*	—	377 207	1351	—	—	325 002	63
19 999 787	11 678 639	*2482*	*38,70*	*49,0*	—	37 672 840	635 068	—	91 121	14 720 765	64
145 069	97 142	*242*	*34,77*	*34,77*	—	869 822	45 334	—	—	45 334	65
6 388 827	6 434 229	*2849*	*45,31*	*47,01*	—	16 316 023	235 086	—	—	8 472 047	66a
1 005 475	—	*700*	—	—	—	1 058 119	—	—	—	—	- b
1 839 184	2 476 338	*3525*	*27,50*	*27,90*	in Rel. 144a	5 040 992	996	—	—	655 958	67
870 535	7752	*1778*	*41,16*	*48,42*	5757*	968 454	11 666	1524	4292	61 346	68
15 613 274	9 251 290	*3189*	*32,66*	*42,77*	—	28 966 676	710 612	300 638	10 731	9 965 410	69a
16 625 351	11 078 092	*2788*	*36,28*	*47,32*	—	32 550 839	160 246	179 741	3575	17 804 185	- b
2 186 755	1 348 769	*2294*	*35,95*	*45,40*	—	4 000 342	60 231	14 950	14 950	799 623	- c
34 206 480	6 083 431	*3174*	*52,31*	*52,38*	400 829	51 578 940	145 792	16 875	29 158	3 206 502	70a
1 625 552	934 836	*992*	*40,28*	*40,28*	44 904	4 071 253	128 464	—	18 352	583 210	- b
1 456 642	1 534 110	*1881*	*26,04*	*26,04*	in Rel. 144	3 531 160	25 820	—	—	1 370 753	71
4 673 748	4 224 111	*3198*	*39,19*	*39,43*	465 692*	11 208 507	22 093*	—	680*	2 290 838*	72
315 378	261 307	*1909*	*39,34*	*43,76*	—	835 715	51 872	—	—	545 078	73
1 931 857	848 729	*771*	*27,29**	*28,54*	—	5 524 789	23 022	—	646	1 005 557	74
94 576	74 996	*526*	*24,13*	*24,13*	—	448 908	—	—	—	86 638	75
2 651 977	3 043 254	*2291*	*42,37*	*50,92*	336 951	7 818 306	—	—	—	484 804	76
5 166 647	1 802 657	*1692*	*42,73*	*51,60*	528 760	9 088 420	329 160	—	43 496	3 615 364	77a
283 369	1 733 310	*1985*	*25,19*	*40,77*	—	2 961 280	173 600	—	3205	1 280 058	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) I. Leistungen der

(Forts.) B. Wagen.

	150	151		152		
	Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt		
	a. überhaupt Achsmeilen	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.	a. überhaupt Achsmeilen.	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
I. Staatsbahnen.						
Badische	4 180 811	40 023	5314	1 347 655	12 901	1713
Bayerische	10 434 449	46 522	6177	2 621 566	11 688	1552
Braunschweigische	1 766 610	48 400	6426	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
Friedrich-Franz-E.	240 425	15 572	2067	96 478	6249	830
Main-Neckar-E.	1 056 212	90 818	12 057	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
Oldenburgische	265 848	20 705	2750	62 042	4832	642
Sebra-Hanauer	226 353	16 414	2179	94 166	6829	907
Hannoversche	5 470 649	51 717	6866	1 469 498	13 892	1844
Main-Weser-B.	1 665 847	63 029	8367	625 684	23 673	3142
Nassauische	1 150 181	45 860	6089	306 735	12 230	1624
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	3 677 315	50 900	6758	1 322 043	18 301	2429
Preuß. Ostbahn	5 066 034	41 600	5523	1 480 031	12 153	1614
Saarbrücker	588 173	30 086	3994	255 586	13 073	1735
Westfälische	1 475 308	28 448	3777	677 721	13 068	1735
Sächsische östliche	1 867 388	67 880	9012	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
Sächsische westliche	4 544 331	64 605	8577	" " 152a	" " 152b	" " 152b
Württembergische	4 490 197	51 019	6774	1 214 174	13 796	1832
II. Privatbahnen						
a) unter Staatsverwaltung.						
a. Bergisch-Märkische	4 573 040	59 076*	7842	1 595 803	20 615*	2737
b. Hessische Nordbahn	731 655	36 915	4901	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
a. Oberschlesische	2 081 012	35 122*	4663	1 153 767	19 473*	2585
b. Breslau-Posen-Glogauer						
c. Stargard-Posener	544 391	24 056	3194	221 574	9791	1300
Rhein-Nahe-E.	623 562	38 973	5174	205 554	12 847	1706
Wilhelms-Bahn	362 019	16 126	2141	225 461	10 043	1333
a. Gößnitz-Geraer	127 914	27 687	3676	—	—	—
b. Greiz-Brunner	29 808	21 918	2911	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
a. Löbau-Zittauer	156 586	34 722	4610	" " 152a	" " 152b	" " 152b
b. Zittau-Reichenberger	131 897	37 154	4933	" " 152a	" " 152b	" " 152b
b) in Privatverwaltung.						
Alberts-Bahn	278 412	154 673*	20 532*	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
Altona-Kieler	1 029 189	31 378	4166	" " 152a	" " 152b	" " 152b
Bayerische Ostbahnen	2 736 648	33 620	4464	1 223 312	15 028	1995
Berlin-Anhaltische	2 165 239	44 062	5850	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
Berlin-Görlitzer	708 059	25 654	3406	147 602	5348	710
a. Berlin-Hamburger	2 481 577	62 477	8295	656 156	16 520	2193
b. Hamburg-Bergedorfer						
Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 818 912	93 086	12 359	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	1 422 956	47 927	6363	402 246	13 548	1799
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	623 893	27 364	3633	197 606	8667	1151
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	905 454	29 716	3945	236 431	7759	1030
Breslau-Schweidnitz-Freib.	935 267	40 850	5423	212 549	9283	1232
Frankfurt-Hanauer	391 037	71 618	9508	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
Glückstadt-Elmshorner	86 930	19 318	2565	19 787	4397	584
Hessische Ludwigs-E.	1 740 829	61 383	8149	714 410	25 191	3344
Homburger	228 820	94 946	12 606	30 730	12 751	1693
Kirchheimer	17 145	20 029	2659	8247	9635	1279
Köln-Mindener (u. Gießener)	4 182 710	59 481	7897	1 491 808	21 214	2816
Leipzig-Dresdener	2 013 035	85 515	11 353	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	155 811	194 764	25 858	—	—	—

	152		
	Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
	a. überhaupt Achsmeilen	b. pro Meile Bahnlänge Achsmeilen.	b. pro Kilometer Bahnlänge Achsmeilen.
I. Staatsbahnen.			
Badische	13 591 444	130 112	17 274
Bayerische	40 850 816	182 134	24 181
Braunschweigische	11 415 261	312 747	41 522
Friedrich-Franz-E.	372 528	24 127	3203
Main-Neckar-E.	1 779 259	152 988	20 311
Oldenburgische	353 245	27 511	3654
Sebra-Hanauer	243 091	17 629	2340
Hannoversche	23 315 729	220 417	29 264
Main-Weser-B.	5 248 433	198 578	26 359
Nassauische	2 300 795	91 738	12 181
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	28 429 769	393 546	52 250
Preuß. Ostbahn	18 497 019	151 889	20 166
Saarbrücker	4 352 247	222 621	29 551
Westfälische	9 862 122	190 168	25 248
Sächsische östliche	12 775 652	464 400	61 657
Sächsische westliche	26 105 113	371 128	49 274
Württembergische	11 238 953	127 701	16 951
II. Privatbahnen			
a) unter Staatsverwaltung.			
a. Bergisch-Märkische	20 235 220	253 873	33 704
b. Hessische Nordbahn	5 086 584	256 640	34 073
a. Oberschlesische	30 633 462	496 249	65 885
b. Breslau-Posen-Glogauer			
c. Stargard-Posener	4 690 216	207 256	27 517
Rhein-Nahe-E.	2 850 260	178 141	23 650
Wilhelms-Bahn	3 230 348	130 572	17 335
a. Gößnitz-Geraer	582 361	126 052	16 735
b. Greiz-Brunner	73 917	54 351	7218
a. Löbau-Zittauer	1 194 501	264 856	35 163
b. Zittau-Reichenberger	762 550	214 803	28 517
b) in Privatverwaltung.			
Alberts-Bahn	592 006	116 308	15 441
Altona-Kieler	2 269 785	69 201	9188
Bayerische Ostbahnen	13 314 023	163 551	21 716
Berlin-Anhaltische	7 283 702	148 215	19 677
Berlin-Görlitzer	2 199 599	79 696	10 581
a. Berlin-Hamburger	9 101 416	229 139	30 422
b. Hamburg-Bergedorfer			
Berlin-Potsdam-Magdebrg.	6 361 459	325 561	43 225
Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	3 752 328	126 384	16 780
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1 040 361	45 621	6056
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1 138 622	37 369	4961
Breslau-Schweidnitz-Freib.	3 844 090	167 908	22 292
Frankfurt-Hanauer	1 130 010*	206 961	27 477
Glückstadt-Elmshorner	111 295	24 732	3284
Hessische Ludwigs-E.	4 481 960	158 038	20 982
Homburger	28 526	11 837	1571
Kirchheimer	10 306	12 039	1599
Köln-Mindener (u. Gießener)	29 579 702	420 644	55 847
Leipzig-Dresdener	8 828 386	375 037	49 792
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	3384	4230	561

153	154	155	156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a. überhaupt	b. pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	a. eisernen	b. stählernen	a. eisernen	b. stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	
Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achse (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Radreifen (seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.		Thlr.	Thlr.	
19 751 459	*189 082*	*25 103*	—	—	—	—	222 290	241 110	1
56 565 815	*252 200*	*33 490*	—	—	—	—	167 090	8492	2
13 181 871	*361 147*	*47 948*	73 110	43 087*	47 885	{57 772* / 40 178*}	250 180	185 537	3
817 397	*52 940*	*7029*	3857	29 180	3301	29 180	4239	18 737	4
2 835 471	*243 806*	*32 368*	—	—	—	—	29 639	25 422	5
832 816	*64 861*	*8614*	—	6059	—	—	5580	9823	6
636 362*	*46 147*	*6127*	8237	—	8237	—	3510	24 860	7
31 095 748	*293 966*	*39 029*	—	—	—	—	365 832	371 687	8
7 740 270	*292 859*	*38 874*	—	—	—	—	102 685	61 996	9
3 828 901	*152 667*	*20 272*	30 762	22 110	27 521	17 458	28 541	46 906	10
34 505 139	*477 646*	*63 415*	78 666	60 947	41 119	36 292	341 460	269 320	11
27 121 554	*222 709*	*29 568*	69 628	76 729	46 584	76 729	156 257	140 085	12
5 392 109	*275 811*	*36 611*	—	—	—	—	116 997	190 471	13
12 764 545	*246 135*	*32 678*	24 000	37 085	24 000	37 085	222 886	127 728	14
14 700 637	*534 378*	*70 948*	—	—	—	—	129 573	95 453	15
30 900 392	*439 300*	*58 325*	—	—	—	—	122 312	216 371	16
17 734 428	*201 505*	*26 753*	—	—	—	—	145 154	137 021	17
27 554 200	*345 683*	*45 895*	—	—	—	—	284 223	330 054	18
5 818 239	*293 554*	*38 974*	—	—	—	—			
34 563 606*	*559 948*	*74 343*	—	—	—	—	375 940	534 426	19a
							115 421	156 681	- b
5 737 467	*253 534*	*33 661*	—	—	—	—	63 844	122 435	- c
3 778 424	*236 152*	*31 351*	—	—	—	—	85 641	52 775	20
3 990 928	*161 314*	*21 417*	30 000	—	21 000	—	50 111	65 986	21
710 275	*153 739*	*20 410*	—	—	—	—	18 752	—	22a
103 725	*76 268*	*10 129*	—	—	—	—	1021	87	- b
1 351 270	*299 616*	*39 778*	—	—	—	—	17 200	3789	23a
894 447	*251 957*	*33 450*	—	—	—	—	11 846	5422	- b
870 418	*270 981*	*35 973*	—	—	—	—	4952	13 971	24
3 461 976	*105 548*	*14 013*	36 903	30 057	25 000	—	27 397	13 833	25
17 640 417	*216 712*	*28 772*	—	—	—	—	12 571	4470	26
9 925 650	*201 975*	*26 815*	94 176	104 020	38 430	43 480	43 491	25 678	27
3 159 919	*114 490*	*15 201*	15 621	—	15 621	—	25 268	25 390*	28
12 918 947	*325 250*	*43 183*	74 185	103 819	36 864	51 640	45 020	67 764	29
8 643 641	*442 356*	*58 732*	88 365	52 064	47 518	58 532	170 841	168 761	30
5 914 657	*199 214*	*26 449*	34 107	72 779	37 712	37 038	—*	—*	31a
1 991 785	*87 359*	*11 598*	35 854	—	32 566	25 868	—*	—*	- b
2 497 416	*81 963*	*10 882*	31 752	—	31 752	24 607	—*	—*	- c
5 140 580	*224 528*	*29 810*	28 100	16 700	23 000	27 000	28 056	27 668	32
1 521 047*	*278 580*	*36 985*	—	—	—	—	6578	420	33
236 969	*52 660*	*6992*	—	—	—	—	2022	2024	34
7 234 576	*255 098*	*33 868*	—	—	—	—	38 218	43 387	35
288 076	*119 533*	*15 870*	—	—	—	—	426	450	36
35 698	*41 704*	*5537*	—	—	—	—	248	74	37
37 361 776	*531 353*	*70 546*	n. notirt	n. notirt	n. notirt	n. notirt	347 741	411 261	38
10 841 421	*460 553*	*61 146*	—	—	—	—	149 110	122 110	39
159 595	*199 491*	*26 486*	104 990	8261	77 600	10 700	—	—	40

		150	151		152		
		(Forts.) I. Leistungen der					
		(Forts.) B. Wagen.					
		Eigene und fremde Personenwagen haben auf der Bahn zurückgelegt	Eigene und fremde Gepäckwagen haben auf der Bahn zurückgelegt		Eigene und fremde Güterwagen (incl. Equipage- und Viehwagen) haben auf der Bahn zurückgelegt		
		a.	b.		a.	b.	
		überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge
		Achsmeilen.	Achsmeilen.		Achsmeilen.	Achsmeilen.	
	II. Privatbahnen.						
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	465 582	31 889	4234	161 381	11 053	1467
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 249 965	64 565	8572	273 499	14 127	1876
43	a. Magdeburg-Halberstädter	1 127 617	45 950	6101	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	403 320	28 244	3750	140 363	9829	1305
44	Mecklenburgische	511 026	26 519	3521	155 967	8094	1074
45	Neisse-Brieger	140 077	22 666	3009	46 816	7575	1006
46	Niederschlesische Zweigbahn .	175 466	18 470	2452	50 838	5351	711
47	Ostpreußische Südbahn . .	425 967	20 911	2776	78 559	3857	512
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1 186 418	49 434	6563	676 758	28 198	3744
	b. Pfälzische Maximiliansb.	336 454	40 246	5343	201 225	24 070	3196
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	83 541	40 456	5372	41 482	20 088	2667
	d. Pfälzische Nordbahnen .	30 311	7935	1054	12 307	3221	428
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	134 364	10 986	1459	86 897	7105	943
50	Rheinische	3 416 164	47 427	6297	1 238 392	17 192	2282
51	Schleswigsche	493 022	16 133	2142	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
52	Taunus-E.	1 122 668	167 314	22 368	121 518	18 110	2421
53	a. Thüringische	2 361 520	61 179	8122	833 092	21 583	2865
	b. Werra-E.	434 823	19 147	2542	196 443	8650	1148
54	Tilsit-Insterburger . . .	101 436	14 167	1881	20 831	2909	386
	B. Oesterreichische Bahnen.						
55	Ungarische Nordbahn . .	324 780	19 864	2637	45 722	2798	371
56	Aussig-Teplitzer	139 770	37 674*	5002	59 130	15 939*	2116
57	Böhmische Nordbahn . .	75 243	12 753	1692	17 398	2948	391
58	Böhmische Westbahn . .	436 915	16 388	2176	172 560	6472	859
59	Brünn-Rossitzer	28 095	7492	995	17 000	4533	602
60	Buschtéhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejbohka c. Pferde-Bahn . .	99 760 —	12 470 —	1656 —	30 210 —	3776 —	501 —
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	65 663	7304	970	16 269	1810	240
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	889 720	19 007	2524	—	—	—
63	Graz-Köflacher	69 201	13 032	1730	35 827	6747	895
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	4 016 403	50 348	6685	1 381 291	17 315	2299
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	130 558	7225	959	21 788	1206	160
66	Kaiserin { a. Lokom.-Bahn . Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	2 510 039 52 644	44 089 3031	5853 402	775 286 in Kol. 152a	13 618 in Kol. 152b	1808 in Kol. 152b
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	480 694	13 691	1818	162 052	4615	613
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	66 867	8276	1099	23 089	2857	379
69	a. Oesterreichische nördliche .	2 803 500	44 993	5974	1 500 790	24 086	3198
	b. Oesterreichische südöstliche	2 920 605	31 694	4208	1 681 503	18 247	2423
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	339 800	16 235	2155	132 227	6318	839
70	a. Südbahn, Oesterreichische	7 654 655	36 449	4839	2 561 208	12 196	1619
	b. Tiroler	1 104 632	27 769	3687	280 071	7040	935
71	Süd-Norddeutsche . . .	538 076	19 552	2596	in Kol. 152a	in Kol. 152b	in Kol. 152b
72	Theiß-Bahn	1 168 860	15 122	2007	467 214	6043	802
73	Turnau-Kralup-Prager . .	192 657	16 723	2218	60 346	5238	695
	C. Fremdländische Bahnen.						
74	Niederländische Staats-E. .	1 812 877	18 301	2430	911 441	9201	1221
75	Lüttich-Mastrichter . . .	211 121	54 694	7262	68 215	17 672	2346
76	Niederländische Rhein-E. .	1 117 936	48 104	6387	596 473	25 665	3407
77	a. Warschau-Wiener . . .	1 353 595	29 172	3873	401 793	8659	1149
	b. Warschau-Bromberger .	598 896	30 401	4036	145 777	7400	982
		1 563 427	79 362	10 537			

153	154	155	156	157	

Transportmittel im Betriebsjahre 1868.

(Forts.) B. **Wagen.**

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagen, sowie die Post- und Arbeitswagen haben auf der Bahn zurückgelegt			Größte von einer		Größte von einem		An Miethe		
a.	b.		a.	b.	a.	b.			
überhaupt	pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer Bahnlänge	eisernen	stählernen	eisernen	stählernen	für fremde Wagen sind gezahlt	für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen sind eingenommen	
			Achse		Radreifen				
Achsmeilen.	Achsmeilen.		(seit der Anschaffung) zurückgelegte Meilenzahl.				Thlr.	Thlr.	
1 457 193	*99 808*	*13 251*	111 436	4829	41 522	20 599	5035	4578	41
7 238 319	*373 880*	*49 639*	72 928	31 070	47 072	31 070	49 124	28 249	42
6 289 393	*256 292*	*34 027*	33 778	4165	27 741	4165	109 408	230 066	43a
1 965 434	*137 635*	*18 273*	45 117	21 711	21 001	14 061	23 120	28 060	- b
1 760 973	*91 384*	*12 133*	78 954*	—	—	—	11 767	14 285	44
554 694	*89 756*	*11 916*	—	—	—	—	6780	6166	45
906 850	*95 458*	*12 674*	51 354	8143	51 354	—	20 185	16 050	46
1 418 159	*69 620*	*9243*	18 342	2917	18 342	2917	2019	7947	47
8 772 916	*365 538*	*48 536*	—	—	—	—	14 822	7935	48a
2 247 181	*268 802*	*35 691*	—	—	—	—	1182	—	- b
169 778	*82 217*	*10 918*	—	—	—	—	—	286	- c
65 126	*17 030*	*2266*	—	—	—	—	—	*3720*	- d
964 028	*78 823*	*10 465*	46 821	3823	46 821	3823	5481	69 835	49
17 949 930	*249 201*	*33 086*	30 000	50 200	27 600	49 270	59 702	86 703	50
1 660 941	*54 350*	*7216*	37 000	—	30 000	—	14 819	23 518	51
1 967 310	*293 191*	*39 197*	—	—	—	—	3572	13 307	52
12 106 689	*313 645*	*41 641*	—	—	—	—	131 731	146 556	53a
2 432 351	*107 105*	*14 220*	45 775	—	25 214	—	31 950	27 708	- b
381 665	*53 305*	*7077*	23 824	—	23 824	6252	3135	6117	54
2 255 315	*137 910*	*18 314*	—	—	—	—	—	—	55
741 362	*140 546*	*18 660*	—	—	—	—	30 147	10 173	56
204 814	*34 714*	*4608*	4318	—	4318	—	186	5238	57
3 595 521	*134 865*	*17 906*	79 487	—	19 000	—	37 522	69 093	58
343 539	*91 610*	*12 162*	—	—	—	—	11 354	1078	59
1 209 958	*151 245*	*20 080*	—	—	—	—	37 130	2913	60ab
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
383 764	*43 698*	*5665*	10 420	—	—	—	—*	*6065**	61
9 104 734	*194 501*	*25 824*	—	—	—	—	35 041	111 970	62
621 211	*116 989*	*15 530*	—	—	—	—	14 344	3884	63
40 601 460	*508 963*	*67 573*	50 800	29 595	75 023	23 557	401 219	316 397	64
360 252	*19 936*	*2647*	—	—	—	—	*504*	*3335*	65
18 440 544	*323 916*	*43 005*	—	—	—	—	353 108	239 950	66a
1 058 119	*60 916*	*8087*	—	—	—	—	—	—	- b
3 221 152	*91 744*	*12 180*	—	—	—	—	12 725	45 558	67
1 031 197	*127 623*	*16 944*	77 126	—	—	—	2068	2003	68
30 183 612	*484 410*	*64 314*	—	—	—	—	—*	—*	69a
39 357 198	*427 099*	*56 705*	—	—	—	—	—*	—*	- b
3 489 850	*166 739*	*22 137*	—	—	—	—	—*	—*	- c
48 693 785	*231 864*	*30 784*	—	—	—	—	95 892	189 371	70a
3 735 365	*93 901*	*12 467*	—	—	—	—	7162	22 586	- b
3 363 471	*122 291*	*16 236*	—	—	—	—	10 208	26 939	71
9 093 351	*117 622*	*15 617*	—	—	—	—	14 950	120 128	72
1 113 459	*96 654*	*12 829*	—	—	—	—	12 976	7241	73
5 698 967	*57 530*	*7638*	—	23 664	—	23 664	31 412	27 470	74
460 550	*119 312*	*15 841*	—	—	—	—	4770	7856	75
5 259 856	*226 327*	*30 049*	—	—	—	—	26 850	101 630	76
11 066 159	*238 495*	*31 664*	—	—	—	—	199 649	66 294	77a
2 308 100	*117 162*	*15 555*	—	—	—	—	42 648	121 143	- b

158	159	160	161	162	163	164			

II. Personen- und

A. Im Betriebsjahre 1868

A. Deutsche Eisenbahnen.	Personen						Davon			
	in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen ꝛc.)	Ueberhaupt Personen.	a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
I. Staatsbahnen.										
Badische	99 682	998 465	6528 806	—	34 124	7 661 077	6 797 091	401 172	384 492	78 322
Bayerische	93 756	1655 403	5405 352	—	34 020	7 188 531	6 923 592	107 645	107 325	49 969
Braunschweigische	62 076*	471 473*	696 259*	14 477*	69 617	1 313 902	808 514	158 838	158 192	188 358
Friedrich-Franz-E.	3376	46 332	128 290	—	5643	183 641	92 083	45 190	39 496	6872
Main-Neckar-E.	38 443	285 348	960 965	—	6384	1 291 140	1 009 102	123 551	116 534	41 953
Oldenburgische	2357	70 834	351 607	—	10 494	435 292	424 265	4678	6349	—
Bebra-Hanauer	1475	26 289	271 746	470*	16 549	316 529	233 817	43 465	39 247	—
Hannoversche	46 794	695 088	1714 962	1613 621	252 322	4 322 787	3 638 673	in Kol. 164c	684 114	in Kol. 164c
Main-Weser-B.	16 992	180 572	822 696	—	36 303	1 056 563	922 767	50 247	55 157	28 392
Nassauische	38 426	294 061	1042 220	—	35 545	1 410 252	1 111 297	119 974	171 621	7360
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	15 153	232 923	870 779	1517 259	79 137	2 715 251	2 537 429	83 734	87 038	7050
Preuß. Ostbahn	21 948	355 979	1061 569	1060 964	127 533	2 627 993	2 517 400	52 906	53 064	4623
Saarbrücker	10 440	136 861	696 570	557 876*	28 753	1 430 500	1 057 709	171 889	186 360	14 542
Westfälische	9068	127 634	704 443	354 059	49 423	1 244 627	1 086 186	67 293	65 704	25 444
Sächsische östliche	17 166	369 139	1565 348	—	45 340	1 996 993*	1 669 930	in Kol. 164c	327 063	in Kol. 164c
Sächsische westliche	12 855	553 000	2680 243	—	50 955	3 297 053*	3 141 293	" " 164c	155 760	" " 164c
Württembergische	102 983	1 229 701	4569 995	—	i. R. 158-160	5 902 679	5 690 282	93 830	118 567	in Kol. 164b c
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltung.										
a. Bergisch-Märkische	45 236	956 928	3785 322	2973 301	128 671	7 889 458	7 562 074	168 596	158 305	483
b. Hessische Nordbahn	9160	107 773	331 129	—	27 570	475 632	318 450	39 388	45 635	72 159
a. Oberschlesische	10 748	180 424	546 280	595 639	43 902	1 376 993	1 194 365	90 292	87 342	4994
b. Breslau-Posen-Glogauer	5715	68 671	308 748	157 349	41 608	582 091	535 267	33 473	22 826	525
c. Stargard-Posener	4068	46 253	145 128	124 307	28 167	347 923	222 608	50 760	59 207	15 348
Rhein-Nahe-E.	16 716	119 029	437 586	259 865*	21 194	854 390	568 193	150 886	110 860	24 451
Wilhelms-Bahn	3004	37 791	145 955	285 938	12 476	485 164	426 968	26 341	29 913	1942
a. Gößnitz-Geraer	266	24 857	176 134	—	48	201 305*	114 728	in Kol. 164c	86 577	in Kol. 164c
b. Greiz-Brunner	103	11 642	52 489	—	9	64 243*	63 708		535	—
a. Löbau-Zittauer	726	31 893	208 284	—	6400	247 303*	170 058		77 245	in Kol. 164c
b. Zittau-Reichenberger	312	22 224	175 882	—	681	199 099*	172 345		26 754	" " 164c
b) in Privatverwaltung.										
Alberts-Bahn	1367	67 680	233 456	335 569	2193	640 265*	542 918	in Kol. 164c	97 347	in Kol. 164c
Altona-Kieler	7974	317 389	1526 990	—	18 211	1 870 564	1 764 987	50 248	54 613	716
Bayerische Ostbahnen	10 545	232 782	1962 595	—	70 416	2 276 338	2 225 108	19 178	17 869	14 183
Berlin-Anhaltische	16 590	264 500	811 631	74 994	46 455	1 214 170	1 039 765	80 599	90 488	3318
Berlin-Görlitzer	1935	35 419	189 335	275 760	11 728	514 177	513 835	53	289	—
a. Berlin-Hamburger	16 726	264 264	650 492	574 287	34 811	1 540 580	1 382 447	62 668	71 158	24 307
b. Hamburg-Bergedorfer	8337	126 279	222 499	124 884	—	481 989	—	—	—	—
Berlin-Potsdam-Magdebrg.	38 192	273 219	691 445	556 189	101 154	1 660 199	1 507 206	81 886	71 107	in Kol. 164c
Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	6160	149 011	500 603	570 876	30 742	1 257 592	976 941	148 103	129 068	3480
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	655	32 798	105 807	193 003	13 186	345 449	263 391	42 984	39 074	—
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	3005	65 068	226 170	333 250	18 785	646 278	498 425	75 454	54 641	17 758
Breslau-Schweidnitz-Freib.	4908	113 971*	594 472*	387 514	40 339*	1 141 204	1 071 025	35 929	34 250	—
Frankfurt-Hanauer	8232	148 357	391 525	—	2213	550 327	431 072	57 500	58 553	3202
Glückstadt-Elmshorner	379	18 209	151 493	—	3158	173 239	87 317	42 852	43 070	—
Hessische-Ludwigs-E.	47 782	508 770	1788 520	—	75 852	2 420 924	1 832 567	255 450	295 238	37 669
Homburger	37 371	167 982	360 356	—	6365	572 074	552 996	9004	10 074	—
Kirchheimer	2788	27 839	70 750	—	2477*	103 854	29 283	31 585	29 339	13 647*
Köln-Mindener (u. Gießener)	45 607	521 340	1026 748	2632 383	119 950	4 345 428	4 062 238	119 366	108 704	55 120
Leipzig-Dresdener	24 944	340 370	1354 245	—	52 199	1 771 758	1 416 547	147 715	185 287	22 209
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5420	204 478	680 681	—	—	890 529*	890 529	—	—	—

165	166		167	168				169	170			

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind a. Gepäck-Ueberfracht.	b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Stck.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
264 977	250 317	14 660	22 781	212 663*	104 043*	85 441*	96 124*	—	2 623 115*	1 025 617*	1 275 599*	846 598*	1
299 226	—	—	44 829	289 518	132 814	132 743	65 461	—	4 482 324	2 429 762	2 741 270	1018815	2
209 240	—	—	3332	46 580	38 957	41 536	171 651	—	399 305	567 212	500 240	2185880	3
39 659	—	—*	906	4249	3188	7592	1687	—	44 563	69 859	155 807	52 831	4
82 250	82 250	u. not.	4000	36 664	42 070	43 708	50 214	—	360 445	491 979	376 724	505 587	5
23 030	20 515	2515	768	19 043	3250	5233	—	471	60 506	29 230	44 968	—	6
15 608	10 663	4945	1387	11 603	4186	2855	—	824	44 275	32 966	41 027	—	7
144 794*	—	u. not.	11 769	282 895	108 507	141 265	114 024	9993	2 012 547	1 447 758	1 028 125	812 276	8
98 453*	65 092	33 361	5501	39 801	29 390	44 328	69 773	229*	206 764	247 255	274 404	484 083	9
80 236	70 080	10 156	2716	21 810	12 241	20 851	7381	967	234 774	158 484	256 161	127 064	10
154 087	39 485	114 602	5273	94 816	60 376	62 400	22 604	7594	777 939	672 897	745 437	441 927	11
220 811	—	—	8162	178 984	22 751	15 515	2490	13 695	1 219 476	272 376	234 854	26 667	12
47 620	w. u. not.	—	4537	10 677	13 414	26 579	22 223	2551	39 011	89 845	140 218	101 096	13
89 009	27 740	61 269	5554	36 848	39 919	29 804	90 485	7727	195 731	217 340	227 198	604 222	14
132 951	33 707	99 244	4634	117 150	32 635	29 643	37 446	w. u. not.	828 757	699 805	334 118	912 676	15
201 430	61 374	140 056	8962	298 655	92 040	60 683	27 522	w. u. not.	1 634 731	603 075	572 469	418 864	16
168 038	—	w. u. gew.	40 513	333 011	103 684	67 285	43 604	—	3 626 870	940 817	1 117 155	383 318	17
179 656	62 286	117 370	14 290	372 872	163 345	102 560	—*	204 163	1 230 726	728 552	732 817	—*	18a
74 737	—	—	1214	13 218	12 332	13 074	114 479	8645	84 431	92 853	104 263	1 136954	- b
82 053	27 608	54 445	2130	24 319		32 931	7623	—	166 782		426 959	116 686	19a
53 248	13 667	39 581	1665	22 962		18 351	1491	—	154 421		200 075	37 393	- b
46 290	11 238	35 052	1468	5038		18 175	12 089	—	28 727		244 776	169 053	- c
48 879	—		2607	7830	16 058	16 882	30 003	9523	20 926	47 097	68 358	148 602	20
24 073	—		778	5125	6139	9555	—	4630	121 940	119 507	148 880	103 642	21
u. not.	3157		298	4142	11 753	8172	1992	—	14 476	139 489	54 451	20 008	22a
u. not.	1112		163	44	4075	4018	3469	—	282	18 719	29 469	20 317	- b
17 345	3468	13 877	498	9134	12 546	7776	12 643	—	13 865	112 508	134 136	166 103	23a
6339	2018	4321	483	9516	9039	3021	—	—	71 684	76 796	203 936	40	- b
9420	2189	7231	1236	2481	4544	2315	—	—	24 982	61 489	30 558	—	24
89 710	19 563	70 147	2202	93 278*	48 491*	32 011*	—	—	833 252*	467 523*	442 315*	—	25
95 000	95 000	w. u. gew.	13 839	86 693	22 112	32 987	27 537	—	1 105 962	486 738	580 312	513 424	26
148 576	41 543	107 033	4769	105 834	56 729	77 828	813	20 333	792 408	419 083	655 591	598 204	27
22 853	4692	18 161	1678	42 902	67	41	—	6182	266 831	4952	16 950	8298	28
138 484	40 991	97 493	4963	118 488	53 654	55 039	37 548	—	2 179 766	1 824 347	1 065 867	471 579	29a
—	—	—	in Kol. 178b	in Kol. 168b	190 250	in Kol. 168b	in Kol. 168b	—	in Kol. 170b	3 703 130	in Kol. 170b	in Kol. 170b	- b
97 846	—	—	4238	130 413	in Kol. 168c	130 129	" " 168c	—	1 373 256	in Kol. 170c	3 791 399	" " 170c	30
103 316	28 775	74 541	5719	48 388	23 768	27 888	1963	19 336	359 196	51 166	197 341	108 829	31a
29 350	7768	21 582	2293	3938	5152	7490	—	6288	19 475	53 033	52 288	—	- b
54 146	15 184	38 962	2953	14 241	7179	14 604	1705	8848	46 327	51 759	64 753	14 569	- c
64 691	w. u. not.	—	2593	29 666	7741	6759	—	—	295 846	67 002	101 448	—	32
26 116*	26 116	—*	1529	22 539	22 050	19 658	1681	26 391	93 491	200 281	125 859	39 330	33
12 658	2515	10 143	282	5347	5661	6749	—	—	27 874	56 190	76 068	—	34
93 605*	—	—*	8744	115 277	85 310	78 739	64 649	w. u. not.	151 426	366 720	344 881	553 220	35
25 784	25 784	w. u. gew.	1233	10 751	in Kol. 168c	1259	—	2482	in Kol. 171a	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	36
5227	—	w. u. gew.	—	in Kol. 170a	" " 170b	in Kol. 170c	—	—	24 390	140 310	153 856	—	37
202 490	u. not.	—	9413	144 861	113 706	104 495	78 934	25 362	530 665	872 730	627 985	490 115	38
—	39 548	—	4155	131 299	83 637	95 529	26 150	108 997	414 180	964 264	925 936	868 436	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40

		158	159	160	161	162	163	164			
								II. Personen- und			
								A. Im Betriebsjahre 1868			
		Personen						Davon			
		in der I. Klasse.	in der II. Klasse.	in der III. Klasse.	in der IV. Klasse.	zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer, mit Extrazügen.)	Ueberhaupt Personen.	a. im Binnenverkehre abgegangen (und angekommen). Personen.	b. im direkten Verkehre abgegangen nach Stationen fremder Bahnen. Personen.	c. angekommen von Stationen fremder Bahnen. Personen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert. Pers.
	A. Deutsche Eisenbahnen.										
	II. Privatbahnen.										
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	4335	86 885	338 003	—	11 248	440 471*	395 997	24 727	19 747	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	5952	148 334	734 902	362 196	42 811	1 294 195	1 126 620	78 571	76 235	12 769
43	a. Magdeburg-Halberstädter	15 105	219 688	679 474	524 421	77 109	1 515 797	1 165 771	in Kol. 164c	178 155	171 871
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1154	30 395	146 752	125 617	22 329	326 247	302 797	" " 164c	23 450	in Kol. 164c
44	Mecklenburgische	5977	110 952	259 350	—	21 460	397 739	278 316	57 232	53 490	8701
45	Neisse-Brieger	1350	16 818	50 169	106 473	24 402	199 212	139 206	34 299	25 707	—
46	Niederschlesische Zweigbahn .	1081	18 796	67 337	97 539	8676	193 429	122 568	33 954	31 902	5005
47	Ostpreußische Südbahn . .	1055	34 707	152 298	197 068	10 754	395 882*	394 912	599	371	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	9217	332 603	1443 842	—	65 612	1 851 274	1 300 983	in Kol. 164c	550 291	in Kol. 164c
	b. Pfälzische Maximiliansb.	3055	86 202	406 155	—	19 606	515 018	438 832		76 186	
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	769	38 925	159 337	—	3897	202 928	194 246		8682	
	d. Pfälzische Nordbahnen .	23	3798	40 517	—	965	45 303	45 303	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	1025	9904	38 525	88 217	2865	140 536	126 550	6615	7371	—
50	Rheinische	346 975	1345 970	2915 876	185 273	89 238	4 883 332	3 940 948	445 967	450 675	45 742
51	Schleswigsche	1855	45 429	373 356	—	10 289	430 929	319 082	53 564	51 665	6618
52	Taunus-E.	39 366	349 613	838 653	—	i.R. 158-160	1 227 632	1 125 623	45 913	56 096	in Kol. 164bc
53	a. Thüringische	13 549	379 196	1372 335	—	49 206	1 814 286	1 577 761	97 555	93 901	45 069
	b. Werra-E.	2137	75 088	403 156	—	11 853	492 234	450 975	21 205	17 495	2559
54	Tilsit-Insterburger . . .	317	8628	22 286	61 308	2319	94 858	80 367	7654	6837	—
	B. Oesterreichische Bahnen.										
55	Ungarische Nordbahn . .	4189	32 432	59 436	—	8175	104 232	104 232	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	3028	27 587	122 873	—	2087	155 575	97 345	28 118	30 112	—
57	Böhmische Nordbahn . .	622	4272	33 423	47 908	230	86 455	55 895	15 220	15 340	—
58	Böhmische Westbahn . .	5421	37 376	252 662	—	12 226*	307 685*	293 606	6883	7196	—
59	Brünn-Rossitzer	250	7080	42 883	—	3322	53 535	53 535	—	—	—
60	Buschtêh-rader { a. Kralup-Kladno .	213	4314	27 486	12 921	10 450	55 384	32 448	15 345	7591	—
	{ b. Prag-Wejhybka	503	7840	49 920	55 664	9763	123 690	123 690	—	—	—
	{ c. Pferde-Bahn . .										
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	967	16 815	34 770	—*	7373	61 925	19 435	27 456	14 935	79
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	8285	52 474	228 566	—	17 282	306 607	289 090	in Kol. 164c	14 389	3128
63	Graz-Köflacher	196	6202	106 898	—	2991	116 287	116 287	—	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	56 969	355 099	1242 945	—	432 514	2 087 527	1 663 994	198 500	223 936	1097
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	628	5213	25 528	45 045	2395	78 809	76 066	1485	1258	—
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn .	27 054	175 181	689 314	—	618 700	1 510 219	1 453 279	27 352	29 618	—
	{ b. Pferde-Bahn .	—	1664	19 949	—	5626	27 239	27 239	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	2417	29 059	113 185	—	14 200	158 861	149 555	4933	4373	—
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	645	13 235	31 961	—	5978	51 819	27 779*	12 582	11 458	—
69	a. Oesterreichische nördliche .	20 194	147 461	617 093	—	797 738	1 582 486*	1 252 152	178 514	115 478	36 342
	b. Oesterreichische südöstliche	36 472	272 786	534 204	—	223 857	1 067 319*	670 000	207 581	172 169	17 569
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	2396	33 528	151 216	—	70 079	257 219*	242 223	6850	8146	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische	92 156	763 539	3417 209	—	158 450	4 431 354	4 393 878*	in Kol. 164a	37 476	—
	b. Tiroler	14 889	108 518	550 512	—	30 003	703 922	662 421*	" " 164a	41 501	—
71	Süd-Norddeutsche . . .	2313	28 883	157 867	250 833	17 147	457 043	407 297	23 514	26 232	—
72	Theiß-Bahn	10 443	118 363	270 906	24 094	46 620	470 426	329 499	63 394	77 533	—
73	Turnau-Kralup-Prager . .	2430	15 496	87 933	109 472	3580	218 911	107 684	41 722	43 118	26 387
	C. Fremdländische Bahnen.										
74	Niederländische Staats-E. .	71 949	405 775	1801 638	—	i.R. 158-160	2 279 362	2 143 914	in Kol. 164c	135 448	in Kol. 164c
75	Lüttich-Mastrichter . . .	17 279	71 680	416 532	—	4513	510 004	484 437	12 494	13 003	70
76	Niederländische Rhein-E. .	89 063	219 978	510 000	—	631 195	1 450 236	1 309 428	67 266	70 743	2799
77	a. Warschau-Wiener . .	13 809	117 017	312 047	320 528	38 448*	801 849	674 368	63 001	62 295	2185
	b. Warschau-Bromberger .	6295	52 882	92 723	118 906	12 046	282 852	232 829	26 567	23 456	—

165	166		167	168				169	170				

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Reise-Gepäck überhaupt.	Davon sind a. Gepäck-Ueberfracht.	Davon sind b. Freigewicht.	Hunde (der Reisenden).	Eilgüter a. im Binnenverkehre aufgegeben und angekommen).	Eilgüter b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	Eilgüter d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Postgüter.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	
Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Zahl	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.		Z.-Ctr.	
46 354	—	—	1057	32 490	20 660	12 838	—	—	790 227	244 209	113 787	—	41
90 840	27 816	63 024	2054	157 848	58 408	82 535	46 600	17 670	908 932	548 602	559 957	376 922	42
140 529	—	—	3848	145 415	in Kol. 168c	61 196	199 929	—	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171d	43a
24 575	—	—	1573	62 262	" " 168c	19 946	48 665	—	" " 171a	" " 171c	" " 171c	" " 171d	- b
84 647	—*	—	1600	21 684	11 650	21 044	4561	w. n not.	222 097	178 354	304 111	101 166	44
11 669	3577	8092	322	633	5167	4620	—	—	5065	31 376	37 471	—	45
18 602	4246	14 356	378	8410	9171	11 226	5621	1139	87 369	65 367	80 016	50 108	46
18 839	5063	13 776	1244	8291	331	167	—	6688	226 759	2964	3537	—	47
59 300	59 300	—	6084	40 958	in Kol. 168c	148 823	in Kol. 168d	—	77 323	in Kol. 170c	566 205	in Kol. 170d	48a
18 078	18 078	—	1270	17 928		33 524		—	41 302		116 281		- b
6443	6443	—	562	9973		6615		—	8100		9386		- c
670	670	—	175	1371	—	—	—	—	2932	—	—	—	- d
6544	1409	5135	222	4619	961	1864	910	652	6797	3184	8246	14 020	49
301 502	109 222	192 280	10 497	166 654	102 896	126 714	81 392	193 316	456 993	546 856	890 432	503 906	50
41 910	9810	32 100	772	8123*	16 575*	15 141*	3449*	n. not.	183 946*	125 140*	216 948*	39 099*	51
56 664*	53 911	2753*	2365	24 856	in Kol. 168c	38 977	in Kol. 168d	n. not.	204 118	in Kol. 170c	423 307	in Kol. 170d	52
171 614	46 690	124 924	4322	156 853	78 438	62 545	54 370	15 124*	614 489	714 329	557 953	631 808	53a
41 116	32 664	8452*	1971	32 950	21 147	17 182	8974	—	157 761	292 758	164 973	111 625	- b
7510	3596	3914	202	1394	1319	1827	—	2727	17 260	7656	15 351	—	54
9000	2000	7000	50	8000	in Kol. 168a	in Kol. 168a	—	—	570 000	15 000	20 000	—	55
n. not.	—	—	n. not.	94 847	" " 168a	" " 168a	—	—	353 211	in Kol. 170a	in Kol. 170a	—	56
3536	—	—	38	60	1211	2081	—	—	55 717	68 409	151 120	—	57
26 802	10 577	16 225	256	9035	3427	3949	—	—	3 202 988*	1 276 332*	1 131 276*	25 446	58
2409	—	—	19	—	—	—	—	—	210 892	119 290	137 881	—	59
2119	908	1211	23	222	147	522	—	—	216 887	30 502	42 174	—	60a
4312	1760	2552	33	606	—	—	—	—	128 053	—	—	—	- bc
5946	2435	3511	127	492	1230	2424	2470	—	109 429	48 120	234 800	50 467	61
50 182*	16 181	34 001	405	10 510	in Kol. 168c	11 281	2669	—	139 457	133 839	264 182	147 852	62
1913	1084	829	70	1467	—	—	—	—	77 395	51 013	44 582	—	63
272 583	110 326	162 257	2077	147 441*	82 525*	57 361*	16 273*	—	1 211 009	1 590 944	1 714 227	817 450	64
4554	—	—	106	1086	138	229	—	—	67 327	7682	15 709	—	65
120 179	47 372	72 807	1499	206 824	30 818	37 096	7029	—	1 864 034	7777	3389	—	66a
1574	503	1071	3	980	—	—	—	—	601 449	—	16 596	—	- b
27 692*	8228	19 464	184	1982	863	1724	—	—	492 625	869 552	320 011	—	67
5716	1914	3802	148	758*	535	1649	—	—	206 315*	101 934	2613	—	68
179 598*	—	nicht notirt	1030	75 067	33 264	54 974	22 258	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	69a
135 952*	—		1030	49 135	58 756	47 144	6212	—					- b
16 921*	—		471	75 383	2210	1761	—	—					- c
224 163	96 295	127 868	4437	133 059*	in Kol. 168a	23 208	—	—	2 771 053*	in Kol. 170a	100 001	—	70a
57 367	22 735	34 632	892	42 345*	" " 168a	13 270	—	—	800 520*	" " 170a	—	—	- b
22 746	—	—	n. not.	7109	9373	13 550	—	—	227 088	441 152	406 042	—	71
57 407	31 416	25 991	476	13 076	7725	28 913	—	n. not.	2 454 937*	1 024 220*	896 678*	—	72
11 638	—	n. not.	45	697	1400	2610	5752	—	444 779*	388 323*	437 755*	508 092*	73
92 540	—	—*	2081	128 974	171 586	in Kol. 168b	in Kol. 168b	—	364 220	in Kol. 170c	238 020	in Kol. 170c	74
24 256	24 256	—	104	13 380	4611	6560	37	—	280 628	197 130	230 767	9954	75
86 829	72 058	14 771	2025	213 420	150 217	39 617	—	—	127 011	214 234	206 851	—	76
93 773	—	—	1572	15 278	3958	14 636	651	—	217 687	90 573	237 324	5164	77a
39 592	—	—	511	6801	1023	703	1240	—	94 458	23 978	816	97 898	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1868

		171				172				173
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coaks				Ueber-
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter).
	I. Staatsbahnen.	Z.-Ctr.	Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.
1	Badische	7 271 715*	5 892 352*	5 373 769*	7011431*	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	10 107 493
2	Bayerische	13 344 304	5 114 232	11 469 372	10539783	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	18 116 146
3	Braunschweigische	4 843 298	3 789 649	2 274 728	7 753 738	1 840 560	10 398	4 961 807	3 483 894	7 129 743
4	Friedrich-Franz-E.	187 779	476 146	159 014	31 967	36 963	—	40 946	—	273 554
5	Main-Neckar-E.	721 036	745 472	1 148 202	656 212	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	1 118 145
6	Oldenburgische	762 254	60 279	352 676	—	—	—	278 100	—	842 274
7	Vebra-Hanauer	560 405	60 574	148 844	—	66 854	—	206 654	—	683 961
8	Hannoversche	12 496 212	7 682 122	6 160 513	3 982 613	3 693 327	1 131 876	9 654 956	5 570 367	18 494 974
9	Main-Weser-B.	2 202 089	1 269 675	1 933 484	2 398 702	90 617	—	2 479 766	888 763	2 539 500
10	Nassauische	6 298 352	1 853 509	573 374	561 225	576 905	10 400	1 132 256	396 250	7 132 808
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	5 767 883	3 899 789	4 777 680	2 795 761	3 291 496	1 411 662	11113787	3 295 340	9 939 728
12	Preuß. Ostbahn	11 375 715	1 484 650	2 774 546	775 199	1 568 779	—	541 597	—	14 356 679
13	Saarbrücker	1 772 834	2 804 700	7 787 462	1 150 390	19 649 690*	28 525 392*	2500*	25 100*	21 474 763
14	Westfälische	2 721 923	3 407 125	2 891 780	7 051 723	228 756	23 150	3 963 538	9 345 948	3 190 985
15	Sächsische östliche	9 615 898	2 943 654	6 633 912	12003976	in Kol. 171a*	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	10 561 805
16	Sächsische westliche	36 699 643	8 409 798	3 203 684	728 483	" " 171a*	" " 171b	" " 171c	" " 171d	38 633 029
17	Württembergische	8 643 395	1 473 236	3 382 428	3 908 392	2 013 925	800	3 507 360	287 540	14 617 201
	II. Privatbahnen									
	a) unter Staatsverwaltung.									
18	a. Bergisch-Märkische	41 738 750	6 354 928	9 473 501	—*	59 898 739	18 289 828	1 858 600	—*	103 445 250
	b. Hessische Nordbahn	821 712	799 427	2 200 505	7 200 872	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	928 006
19	a. Oberschlesische	8 120 754	in Kol. 171c	11 617 083	4 615 196	15 065 251	in Kol. 172c	25742765	430 258	23 377 106
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 858 662		2 934 893	4 373 662	216		2 771 955	2 287 338	2 035 661
	c. Stargard-Posener	423 787		2 556 293	5 517 719	—		825 693	1 331 412	457 552
20	Rhein-Nahe-E.	772 657	1 601 331	1 321 620	2 745 435	—	408 490*	1550198*	1067545*	810 936
21	Wilhelms-Bahn	1 702 985	1 545 371	2 016 309	4 336 185	4 775 570	2 087 216	281 054	219 434	6 610 250
22	a. Gößnitz-Geraer	130 559	430 675	1 178 455	510 251	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	149 177
	b. Greiz-Brunner	752	44 246	451 996	9813					1078
23	a. Löbau-Zittauer	228 466	124 508	1 557 285	2 632 228					251 465
	b. Zittau-Reichenberger	1 313 555	809 017	1 339 793	151 748					1 394 755
	b) in Privatverwaltung.									
24	Alberts-Bahn	193 212	404 406	206 244	3220	6 877 277	233 628	69 251	55 797	7 097 952
25	Altona-Kieler	3 770 276	496 728	641 253	—	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	—	4 696 806
26	Bayerische Ostbahnen	4 910 289	3 614 899	2 263 769	5 632 381	121 123	47 075	2 909 546	915 600	6 224 067
27	Berlin-Anhaltische	4 315 956	799 670	1 322 452	1 762 070	5 423 070	—	1 196 410	—	10 657 601
28	Berlin-Görlitzer	1 855 088	50 913	82 064	152 646	602 018*	—	218 889	—	2 773 021
29	a. Berlin-Hamburger	2 172 834	1 735 225	2 166 044	378 189	274 322	42 425	163 446	70 585	4 745 410
	b. Hamburg-Bergedorfer	in Kol. 171b	4 430 347	in Kol. 171b	in Kol. 171b	in Kol. 172b	77 759	in Kol. 172b	in Kol. 172b	in Kol. 173b
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 112 525	in Kol. 171c	2 545 032	" " 171c	389 868	in Kol. 172c	1 285 608	" " 172c	3 006 062
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn &c.	3 143 450	5 692 481	3 327 963	54 911	146 505*	—	109 695	12 273	3 716 875
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	913 497	544 115	843 244	—	38 704*	68 016	—	—	981 902
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1 367 784	439 132	593 539	73 758	121 968*	—	97 569	—	1 559 168
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	5 824 157*	1 195 427*	722 445*	—	10 038 858	3 318 264	54 228	—	16 188 527
33	Frankfurt-Hanauer	633 063	795 122	1 879 313	260 480	in Kol. 171a	in Kol. 171b	in Kol. 171c	in Kol. 171d	775 484
34	Glückstadt-Elmshorner	147 346	212 681	322 478	—	220 684	34 162	4168	—	401 251
35	Hessische Ludwigs-E.	3 172 635	1 984 863	3 561 050	5 203 246	799 568	in Kol. 172a	2 237 789	911 639	4 238 906
36	Homburger	144 342	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	240 231	" " 172a	in Kol. 172a	—	338 443
37	Kirchheimer	in Kol. 170a	" " 170b	" " 170c	—	5060	—	54 041	—	29 399
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	31 295 513	6 405 342	5 483 348	2 509 678	55 998 200	23 240 240	1 345 960	2 905 350	87 994 601
39	Leipzig-Dresdener	4 004 517	2 845 424	6 034 102	3 263 940	2 049 002	710 625	827 618	2 082 823	6 707 995
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	123 430	—	—	—	123 430

173			174	175		176	
Güter-Verkehr.							
wurden befördert:							
Haupt Güter				Außerdem Betriebs- dienst- u. Baugüter			
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen. Zoll-Ctr.	d. im Durchgange-Verkehre befördert. Zoll-Ctr.	Zusammen. Zoll-Ctr.	a. tarifirte. Zoll-Ctr.	b. frachtfrei beförderte. Zoll-Ctr.	Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
7 022 012	6 734 809	7 984 153	31 848 467	—	2 190 402	Abfälle, Bau- u. Nutzholz, Baumw., Eisen, Getreide, Kohlen, Tabak, Wein	1
7 676 808	14 343 385	11 624 059	51 760 398	—	4 810 796	Getreide, Brennholz, Kohlen, Hopfen, Bier, Salz ꝛc.	2
4 406 216	7 778 311	13 595 163	32 909 433	—	5 383 348	Kohlen, Getreide, Steine, Eisen (roh u. verarbeitet), Holz, Baumw. ꝛc.	3
549 193	363 359	86 485	1 272 591	—	74 955	Getreide, Oelsaat, Steinkohlen, Bauholz, Kolonialwaaren ꝛc.	4
1 279 521	1 568 634	1 212 013	5 178 313	—	—	Manufakturwaaren aller Art, Getreide, Tabak, Wein ꝛc.	5
92 759	680 977	—	1 616 010	—	158 100	Baumaterialien, Kohlen, Torf, Getreide, Mühlenfabrikate, Eisen ꝛc.	6
97 726	399 380	—	1 181 067	348 588	24 241	Kohlen, Eisen u. Eisenw., Holz, Steine, Erden, Getreide, Kolonialw.	7
10 370 263	16 984 889	10 479 280	56 329 406	828 885*	1 282 629	Kohlen, Holz, Kaffee, Reis, Baumw., Tabak, Getreide, Eisen, Salz ꝛc.	8
1 546 320	4 731 982	3 841 321	12 659 123	72 725	727 73[illegible]	Steinkohlen, Erze, Eisen, Erden, Steine, Holz, Düngmittel, Getreide ꝛc.	9
2 034 634	1 982 642	1 091 920	12 242 004	51 794	115 187	Erze, Kohlen, Eisen, Steine, Getreide, Phosphorit, Wein, Holz ꝛc.	10
6 044 724	16 699 304	6 555 632	39 239 388	—	2 245 118	Kohlen, Getreide, Mühlenfabrikate, Steine, Manufakturwaaren ꝛc.	11
1 779 777	3 566 512	804 356	20 507 324	289 767*	1 878 37[illegible]	Getreide, Kartoffeln, Kohlen, Flachs, Eisen u. Eisenw., Spiritus ꝛc.	12
31 433 351	7 956 759	1 298 809	62 163 682	72 779	1 450 786	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Eisenfabrik., Holz, Getreide, Glas ꝛc.	13
3 687 534	7 112 340	17 092 378	31 083 237	1 149 864	2 636 643	Kohlen, Erze, grobe Eisenwaaren, Holz, Getreide u. Konsumtibilien	14
3 676 094	6 997 673	12 954 098	34 189 670	881 005*	—*	Bergwerks-Produkte, Kolonial- und Manufakturwaaren	15
9 104 913	3 836 836	1 174 869	52 749 647	4 079 127*	—*	Kohlen, Getreide, Mehl, Baumaterialien, Holz, Eisen, Tabak ꝛc.	16
2 518 537	8 074 228	4 622 854	29 832 820	—	—	Holz, Kohlen, Getreide, Steine, Bier, Mühlenfabrikate, Eisen ꝛc.	17
25 536 653	12 167 478	—*	141 149 381	2 874 322	4 144 41[illegible]	Steine, Eisenerze, Roheisen, Steinkohlen, Erden, Getreide, Holz ꝛc	18a
904 614	2 317 842	8 452 305	12 602 767	25 544	95 601	Kohlen, Eisen u. Eisenwaaren, Getreide, Steine, Holz	- b
in Kol. 173c	37 819 738	5 169 763	66 366 607	261 492	3753645*	Kohlen, Getreide, Holz, Kalk, Eisen (roh), Mühlenfabrikate, Erze ꝛc.	19a
in Kol. 173c	5 925 274	6 699 884	14 660 819	51 254	1268002*	Kohlen, Getreide, Kalk, Hülsenfrüchte, Oelkuchen, Mühlenfabrikate ꝛc.	- b
in Kol. 173c	3 644 937	7 030 273	11 132 762	4863	787367*	Getreide, Kohlen, Heringe, Hülsenfrüchte, Kalk, Spiritus, Kaffee ꝛc	- c
2 073 576	2 957 058	3 991 585	9 833 155	52 580	994 531	Steinkohlen, Erze, Steine, Sand, Erden, Holz, Eisen, Eisenfabrik. ꝛc.	20
3 758 233	2 455 798	4 659 261	17 483 542	606 336	1 159 595	Steinkohlen, Getreide, Roheisen, Mühlenfabrikate, Kalk, Eisen ꝛc.	21
581 917	1 241 078	532 251	2 504 423	3900	—	Brennmaterialien, Mineralien, Eisen, Stahl u. dergl. Waaren ꝛc.	22a
67 040	485 483	33 599	587 200	—	—	Brennmaterialien, Cerealien, Eisenstein, Baumaterialien ꝛc.	- b
249 562	1 699 197	2 810 974	5 011 198	29 900	—	Baumwolle, baumw. Waaren, Braunkohlen, Kolonialwaaren	23a
894 852	1 546 750	151 788	3 988 145	—	—	Holz, Abfälle, Kolonialwaaren, baumwollene Waaren	- b
704 067	308 368	59 017	8 169 404	37 626	—	Kohlen, Holz, Mehl, Oelfrüchte, Flachs, Steine, Kalk, Papier ꝛc.	24
1 007 742	1 115 579	—	6 820 127	—	285 080	Holz, Kolonialwaaren, Dünger, Eisen u. Stahlw., Getreide ꝛc.	25
4 170 824	5 786 594	7 088 942	23 270 427	—	1 620 379	Getreide, Holz, Kohlen und Steine	26
1 275 482	3 252 281	2 361 087	17 546 451	—	671 023	Baumwollene Waaren, Eisen- u. Metallw., Getreide, Kohlen ꝛc.	27
55 932	317 944	160 944	3 307 841	—	7227	Getreide, Wolle, wollene Waaren, Salz und Kohlen	28
3 655 651	3 450 396	957 901	12 809 358	—	615 045	Baumwolle, Eisen, Feldfrüchte, Häute, Holz, Kohlen, Kolonialw. ꝛc.	29
8 391 486	in Kol. 173b	in Kol. 173b	8 391 486	—	—		
2 007 492	5 744 676	" " 173c	10 758 230	—	—	Eisen, Eisenw., Getreide, Garten- u. Feldfrüchte, Metalle ꝛc.	30
5 767 415	3 662 887	177 976	13 325 153	163 447	500 307	Getreide, Mühlenfabrik., Hülsenfrüchte, Heringe, Kohlen, Holz ꝛc	31a
670 316	903 022	—	2 555 240	42 615	206 096	Getreide, Holz, Kartoffeln, Spiritus, Kohlen, Mühlenfabrikate ꝛc.	- b
498 070	770 465	90 032	2 917 735	163 447	500 307	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Mühlenfabrikate, Holz, Ziegel ꝛc.	- c
4 588 434	884 879	—	21 661 840*	—	911 012	Steinkohlen, Steine, Getreide, wollene und leinene Waaren ꝛc.	32
1 017 453	2 024 830	301 491	4 119 258	—	n. not.	Holz, Getreide, Kohlen, Steine, Mehl, Schienen, Tabak, Holz ꝛc.	33
308 694	409 463	—	1 119 408	—	67 637	Steinkohlen, Zucker, Bauholz, Cement, Sand, Ziegel, Getreide	34
2 436 893	6 222 459	6 732 754	19 631 012	—	—	Kohlen, Erze, Holz, Getreide, Steine, Wein, Leder, Tabak, Glas ꝛc.	35
in Kol. 173c	60 622	—	399 065	—	19 257	Kohlen, Bier, Wein, Mühlenfabrikate, Garne, Baumwolle ꝛc.	36
140 310	207 897	—	377 606	—	—	Holz, Wolle, Baumwolle, Garne, Gyps, Eisen, Getreide ꝛc.	37
30 632 018	7 561 788	5 984 077	132 172 484	2 687 763	—	Kohlen, Erze, Roheisen, Steine, Holz, Getreide u. Hülsenfrüchte ꝛc.	38
4 603 950	7 883 185	6 241 349	25 436 479	—	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Kohlen, Eisen u. Eisenw., Baumwolle ꝛc.	39
—	—	—	123 430*	—	6100	Steinkohlen und Coaks	40

A. Deutsche Eisenbahnen.

		171				172				173
		(Forts.) II. Personen- und								
		(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1868								
		Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)				Kohlen und Coals				Ueber-
		a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben (und angekommen).	b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	a. im Binnenverkehre aufgegeben u. angekommen (incl. Postgüter
		Z.-Ctr.	Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Zoll-Ctr.		Z.-Ctr.	Z.-Ctr.
	II. Privatbahnen.									
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	2 084 991	332 341	304 922	—	82 394	—	74 889	—	2 990 102
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	6 692 114	2 317 636	2 870 784	1 898 234	9 233 054	543 264	794 253	202 400	17 009 618
43	a. Magdeburg-Halberstädter	4 887 544	in Kol. 171c	4 298 856	8 310 091	3 876 276	in Kol. 172c	3 003 698	553 650	8 909 232
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	1 313 998	" " 171c	887 111	1 217 192	394 714	" " 172c	605 828	33 864	1 774 974
44	Mecklenburgische	772 823	524 101	405 088	143 868	311 641	28 208	9892	20	1 328 245
45	Neisse-Brieger	198 347	435 543	461 659	—	1111	—	1 378 198	—	205 156
46	Niederschlesische Zweigbahn .	785 513	349 306	711 256	295 084	184 615	—	532 041	—	1 067 040
47	Ostpreußische Südbahn . .	2 162 354	114 734	39 964	—	188 129	800	—	—	2 592 221
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	3 427 163	in Kol. 171c	11 503 029	in Kol. 171c	—	—	6 692 318	9 242 944	3 545 441
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1 345 271		2 861 839		—	—	1 027 789	7 453 860	1 404 501
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	496 465		138 049		14 100	—	269 670	—	528 638
	d. Pfälzische Nordbahnen .	237 906	—	—	—	18 100	—	37 440	—	250 308
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	1 494 942	835 756	519 694	93 163	671 273	683	880 091	—	2 178 283
50	Rheinische	11 428 430	4 726 933	5 388 300	2 949 947	18 056 891	2 259 575	918 283	1 732 906	30 302 284
51	Schleswigsche	745 053	155 695	355 763	58 024	93 160	—	—	—	1 030 282
52	Taunus-E.	188 797	in Kol. 171c	1 749 385	in Kol. 171c	133 626	in Kol. 172c	674 014	in Kol. 172c	551 397
53	a. Thüringische	6 061 395	2 838 222	4 099 787	3 175 098	in Kol. 171a	" " 171b	in Kol. 171c	" " 171d	6 847 861
	b. Werra-E.	1 052 898	640 642	1 211 627	588 714	" " 171a	" " 171b	" " 171c	" " 171d	1 243 609
54	Tilsit-Insterburger . . .	592 446*	90 688*	56 900	—	73 303	2608	—	—	687 130
	B. Oesterreichische Bahnen.									
55	Ungarische Nordbahn . .	2 212 000	132 000	23 000	—	1 420 000	535 000	—	—	4 210 000
56	Aussig-Teplitzer	936 273*	in Kol. 171a	in Kol. 171a	—	1 272 600	14 249 800	—	—	16 906 731
57	Böhmische Nordbahn . .	in Kol. 170a	" " 170b	" " 170c	—	—	—	143 600	—	55 777
58	Böhmische Westbahn . .	" " 170a	" " 170b	" " 170c	—	3 124 480	3 321 220	200	—	6 336 503
59	Brünn-Rossitzer	73 194*	40 827*	47 025*	—	1 990 071	973 524	1365	—	2 274 157
60	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . / b. Prag-Wejhybka / c. Pferde-Bahn . }	97 576 / 176 131	22 371 / —	20 498 / —	— / —	2 390 840 / 2 503 820	9 256 026 / —	— / —	— / —	2 705 525 / 2 808 610
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	34 403	247 006	50 670	219 671	—	—	11 668	152 812	144 324
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	1 743 369*	2 665 312*	736 678*	885 995*	85 895	—	42 208	3965	1 979 231
63	Graz-Köflacher	319 213	217 561	91 996	—	3 062 839	748 808	59	—	3 460 914
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	13 016 908*	7 712 123*	10 936 722*	12 619 068*	13 791 091	2 006 653	3 429 120	144 257	28 166 443
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	224 981*	5578*	2539*	—	49 059	1	67 770	—	342 453
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . / b. Pferde-Bahn . }	5 327 963 / 157 953	7 992 065 / 9226	2 403 767 / —	4 162 335 / —	1 808 447 / 137	70 898 / —	297 049 / —	— / —	9 207 268 / 760 519
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	1 022 406*	142 557*	1084*	—	72	—	3889	—	1 517 085
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	266 954*	44 306	106 505	—	4 431 834*	112 901	—	—	4 905 861*
69	a. Oesterreichische nördliche .	6 677 277*	4 910 558*	6 365 411*	7586622*	451 602	61 411	9 519 417	5 758 228	7 203 316
	b. Oesterreichische südöstliche	7 694 208*	17 670 868*	10 873 481*	2722456*	1 712 397	142 869	918 605	120	9 455 749
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	5 156 864*	2 857 007*	501 543*	79 095*	364 049	203	66 834	14	5 596 296
70	a. Südbahn, Oesterreichische	39 994 646*	in Kol. 171a	1 799 011	—	5 121 913*	in Kol. 172a	995 105	—	48320671*
	b. Tiroler	2 597 279*	" " 171a	1 281 417	—	160 026*	" " 172a	5163	—	3 600 170*
71	Süd-Norddeutsche . . .	2 091 964*	436 128*	2 016 700*	—	1 106 985	134 525	1 428 318	—	3 433 146
72	Theiß-Bahn	705 806	9 351 887	745 317	—	24 990	743	131 064	—	3 198 809
73	Turnau-Kralup-Prager . .	in Kol. 170a	in Kol. 170b	in Kol. 170c	in Kol. 170d	56 853	200	1 337 305	1 195 561	502 329
	C. Fremdländische Bahnen.									
74	Niederländische Staats-E. .	9 433 120	in Kol. 171c	5 888 380	in Kol. 171c	in Kol. 171a	in Kol. 171c	in Kol. 171c	in Kol. 171c	9 926 314
75	Lüttich-Mastrichter . . .	162 673	588 253	804 175	8816	393 166	937 630	252 000	3000	849 847
76	Niederländische Rhein-E. .	1 099 239	1 535 451	1 197 646	—	172 139	—	5 034 370	—	1 611 809
77	a. Warschau-Wiener . . .	4 149 980	1 951 066	862 697	380 156	4 681 249	1 100 118	—	—	9 064 194
	b. Warschau-Bromberger	1 754 344	106 940	1705	450 119	968 603	—	—	183 275	2 824 206

173			174	175		176	

Güter-Verkehr.

wurden befördert:

Haupt Güter				Außerdem Betriebsdienst- u. Baugüter		Benennung derjenigen Arten von Gütern, welche den Hauptverkehr auf der Bahn bildeten.	
b. im direkten Verkehre aufgegeben nach Stationen fremder Bahnen.	c. im direkten Verkehre angekommen von Stationen fremder Bahnen.	d. im Durchgangs-Verkehre befördert.	Zusammen.	a. tarifirte.	b. frachtfrei beförderte.		
Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.	Zoll-Ctr.		
597 210	506 436	—	4 093 748*	—	33 572	Rohprodukte, insbesondere Bau- u. Nutzholz u. Handelsgüter aller Art	41
3 467 910	4 307 529	2 524 156	27 309 213	—	—	Baumwolle, Eisen, Eisenwaaren, Kolonialwaaren, Kohlen ꝛc.	42
in Kol. 173c	7 363 750	9 063 673	25 336 658	—	—	Holz, Kohlen, Düngemittel, Eisen u. Stahl, Eisen- u. Stahlwaar. ꝛc.	43a
" " 173c	1 512 885	1 299 721	4 587 580	—	—	Getreide, Hülsenfrüchte, Eisen, Eisenfabrikate, Kohlen, Salz ꝛc.	- b
742 313	740 135	249 615	3 060 308	—	171 590	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaat, Kohlen, Holz, Rohprodukte ꝛc.	44
472 086	1 881 948	—	2 559 190	—	48 882	Kohlen, Getreide, Kalk, Holz, Eisen, Mühlenfabrikate, Salz ꝛc.	45
423 844	1 834 539	350 813	3 176 242	—	47 856	Getreide, Kohlen, Mühlenfabrikate, Eisengußwaaren . .	46
118 829	43 668	—	2 754 718	154 761	114 726	Getreide, Hülsenfrüchte, Steine, Erde, Cement, Kalk, Eisen ꝛc.	47
in Kol. 173c	28 153 319	in Kol. 173c	31 698 763	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Steine, Holz, Getreide ꝛc. .	48a
	11 493 293	" " 173c	12 897 794	—	—	Kohlen, Coaks, Erze, Roheisen, Schienen, Holz, Bretter, Getreide ꝛc.	- b
	423 720	—	952 358	—	—	Wein, Erde, Getreide, Glas, Hanf, Holz, Bretter ꝛc. . .	- c
—	37 440	—	287 749	—	—	. . . . .	- d
840 584	1 409 895	108 093	4 536 855	159 938	—	Kohlen, Hölzer aller Art, Eisen, Erze, Erden, Hüttenprodukte ꝛc.	49
7 636 260	7 323 729	5 268 061	30 530 334	1 779016	425 805	Eisen, roh u. verarbeitet, Getreide, Kohlen, Häute, Holz, Steine ꝛc.	50
297 410	587 852	100 572	2 016 116	—	—	Holz, Getreide, Steine, Eisen u. Eisenwaaren, Torf, Fettwaar. ꝛc.	51
in Kol. 173c	2 885 683	in Kol. 173c	3 437 080	n. not.	n. not.	Handelsgüter, Kolonialwaaren, Wein, Feldfrüchte ꝛc. . .	52
3 630 989	4 720 285	3 861 186	19 060 321	24 708	387 985	Kohlen, Getreide, Holz und Salz	53a
954 547	1 393 782	709 313	4 301 251	—	—	Holz, Kohlen, Steine und Vieh	- b
90 688	74 078	—	851 896	—	20 498*	Holz, Getreide, Kohlen, Steine, Hülsenfrüchte, Saat ꝛc. .	54
682 000	43 000	—	4 935 000	—	—	Kohlen, Holz, Bier, Getreide, Eisen, Maschinen, Steine ꝛc.	55
in Kol. 173a	in Kol. 173a	—	16 906 731*	—	—	Braunkohlen, Baumwolle, Steine, Feldfrüchte, Mehl ꝛc. .	56
69 620	296 801	—	422 198	215 294	—	Kohlen, Getreide und Manufakturwaaren	57
4 600 979	1 135 425	25 446	12 098 353*	—	600 513	Kohlen, Eisen, Holz, Getreide, Hüttenprodukte, Manufakturw. ꝛc.	58
1 133 641	186 271	—	3 594 069*	1 630724	28 086	Kohlen, Eisen, Zucker, Getreide, Holz und Tabak . .	59
9 309 046	63 194	—	12 077 765	—	225 443	Eisen, Holz, Steine, Mahlprodukte, Baumwolle, Garne ꝛc.	60a
—	—	—	2 808 610	—	167 723	Kohlen, Eisen, Holz, Steine, Mahlprodukte und Garne . .	- bc
296 356	299 562	425 420	1 165 662	—	2 986 188	Getreide, Kohlen, Baumaterialien, Holz, Wein, Mahlprodukte ꝛc.	61
2 804 791	1 048 709	1 040 481	6 873 212*	—	840 582	Getreide, Salz, Vieh, Oelfrüchte, Holz, Eisenmaterialien ꝛc.	62
1 017 382	136 637	—	4 614 933	—	217 580	Braunkohlen, Holz und Eisensteßen	63
11 392 245	16 137 430	13 597 048	69 293 172*	—	3 076 321	Getreide, Kohlen, Eisen u. Eisenw., Mehl, Holz, Getränke a. Art ꝛc.	64
13 399	86 247	—	442 099*	—	35 518	Schienen, Kohlen, Salz, Getreide, Eisen- u. Stahlw., Graphit ꝛc.	65
8 101 558	2 741 301	4 169 364	24 219 491	—	3 895 419	Getreide, Kohlen, Holz, Mehl, Salz, Eisen und Thiere .	66a
9226*	16 596*	—	786 341	—	129 294	Salz, Getreide und Düngergyps	- b
1 012 972	326 708	—	2 856 765*	—	228 151	Getreide, Oelfrüchte, Holz, Vieh, Zucker, Metallwaaren, Tabak ꝛc.	67
259 676	110 767	—	5 276 304	—	57 235	Kohlen, Getreide, Wein, Bauholz, Eisen, Salz, Mahlprodukte ꝛc.	68
5 005 233	15 939 802	13 367 108	41 515 489*	196 726	2 514 527	Kohlen, Getreide, Mahlprodukte, Eisen- und Metallwaaren ꝛc.	69a
17 872 493	11 839 230	2 728 788	41 896 251*	2135028	4 376 215	Getreide, Kohlen, Thiere, Mahlprodukte, Wein und Salz .	- b
2 859 420	569 138	79 109	9 103 963*	5358	299 180	Getreide, Bruchsteine, Bier und Kohlen	- c
in Kol. 173a	2 917 325	—	51 237 996	—	8 671 564	Getreide, Holz, Kohlen, Metalle, Baumaterialien, Mahlprod. ꝛc.	70a
" " 173a	1 299 850	—	4 900 020	—	1 475 391	Getreide, Mahlprodukte, Holz, Kohlen, Wein, Cement, Salz ꝛc.	- b
1 021 178	3 864 610	—	8 318 934*	—	782 821	Mineralien u. miner. Produkte, Bodenerzeugnisse, Manufaktw. ꝛc.	71
10 384 575	1 801 972	in Kol. 173c	15 385 356*	—	598 084	Getreide, Oelsaat, Tabak, Hülsenfrüchte, Holz, Eisen, Steine ꝛc.	72
389 923	1 777 670	1 709 405	4 379 327*	—	37 831	Kohlen, Zucker, Holz, Mahlprodukte, Manufakturwaaren ꝛc.	73
in Kol. 173c	6 297 986	in Kol. 173c	16 224 300	—	—	Holz, Baumwolle, Eisen und Eisenwaaren, Getreide, Heringe ꝛc.	74
1 727 624	1 293 502	21 807	3 892 780	—	—	Kohlen, Getreide, Erze, Thonerde, Dachziegel, Steine, Eisen ꝛc.	75
1 899 902	6 478 484	—	9 990 195	3972760	—	Getreide, Holz, Baumwolle, Kaffee, Mehl, Oel, Kohlen ꝛc. .	76
3 145 715	1 114 657	385 971	13 710 537	277 923	967 760	Kohlen, Holz, Getreide, Kalk, Salz, Mühlenfabrikate, Steine ꝛc.	77a
131 941	3224	732 532	3 691 903	71 382	95 556	Kohlen, Getreide, Kartoffeln, Zucker, Kalk, Salz, Mühlenfabrik. ꝛc.	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **II. Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. Im Betriebsjahre 1868 wurden befördert:

		177			178		179	
		Fahrzeuge aller Art.			Thiere.		Gewicht	
		a. Equipagen.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Lokomotiven, Tender und Wagen).	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.).	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.).	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.	a. der in Kol. 178a. u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.
		Anzahl.			Stück.		Zoll-Centner.	
	I. Staatsbahnen.							
1	Badische	389	in Kol. 168, 170 u. 171	in Kol. 168, 170 u. 171	4051	453 789	1 242 703	4556*
2	Bayerische	737	—	in Kol. 177a	14 480	661 086	n. notirt	—
3	Braunschweigische	133	1476	535	6562	362 117	426 454	1000*
4	Friedrich-Franz-E.	73	—	—	1524	51 367	80 069	453
5	Main-Neckar-E.	114	119	23*	1221	22 661	n. notirt	—
6	Oldenburgische	72	2	72	1589	18 451	82 062	38
7	Hebra-Hanauer	34	—	—	239	6934	1195	21 200
8	Hannoversche	579	—	781	3530*	68 573*	752 090	1206*
9	Main-Weser-B.	85	506	640	355	1764	5224	201 144
10	Nassauische	53	16	21	702	19 412	42 960	543*
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	232	246	25 435	3871	287 151	269 321	2553
12	Preuß. Ostbahn	551	3622	8	16 772	940 526	1 101 970	1632
13	Saarbrücker	35	297	—	2628	310 808	274 069	—
14	Westfälische	452	608	3	6000*	82 301	288 816	1388*
15	Sächsische östliche	96	829	67	346	1917	—*	499 868
16	Sächsische westliche	157	343	122	485	5390	—*	399 461
17	Württembergische	371	—	—	1606	n. not.	—	—
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
18	a. Bergisch-Märkische	1225	in Kol. 177c	906	8021	498 047	804 661	3144
	b. Hessische Nordbahn	442	40	—*	4091	14 680	62 049	243
19	a. Oberschlesische	264	—	80	2780	58 996	147 316	426
	b. Breslau-Posen-Glogauer	159	—	12	1979	177 132	132 026	333
	c. Stargard-Posener	128	—	12	3948	210 623	218 855	294
20	Rhein-Nahe-E.	41	320	—	2323	249 147	262 853	—
21	Wilhelms-Bahn	56	54	—	588	23 847	38 288	—
22	a. Gößnitz-Geraer	4	—	17	5	286	—*	12 840
	b. Greiz-Brunner	—	—	5	2	76	—*	4200
23	a. Löbau-Zittauer	17	29	10	42	448	—*	28 940
	b. Zittau-Reichenberger	8	29	6	12	368	—*	25 147
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	19	18	27	15	109	—*	18 529
25	Altona-Kieler	325	—	—	7857	391 497	995 699	—
26	Bayerische Ostbahnen	156	—	—	2222	304 482	n. notirt	—
27	Berlin-Anhaltische	132	202	935	4521	141 327	385 510	—
28	Berlin-Görlitzer	18	2	—	295	30 071	48 141	—
29	a. Berlin-Hamburger	194	563	411	10 676	395 321*	626 128	—
	b. Hamburg-Bergedorfer	64	400	128	6150	236 327	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	115	—	—	3019	152 632	291 560	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	385	64	—	4429	345 049	485 268	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	64	—	—	1679	114 384	160 516	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	258	—	—	1953	133 233	171 487	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	159*	—	—	719	40 368	85 489	1363
33	Frankfurt-Hanauer	26	—	—	674	34 482	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	22	—	—	457	18 421	58 723	—
35	Hessische-Ludwigs-E.	100	—	—	3163	296 103*	—	—
36	Homburger	6	—	—	17	705	3801	—
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	214	1586	690	7356	371 659	536 161	1031
39	Leipzig-Dresdener	246	351	—	2929	170 173	674 123	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	3208	4812	—

(Forts.) **II. Personen- und Güter-Verkehr.**

(Forts.) A. **Im Betriebsjahre 1868 wurden befördert:**

		177	178		179	
		Fahrzeuge aller Art.		Thiere.	Gewicht	
		a. Equipagen.	b. Eisenbahn-Fahrzeuge (Locomotiven, Tender und Wagen).	c. Sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten, Feuerspritzen ꝛc.).	a. Pferde (Luxus-, Koppel- ꝛc.).	b. Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.	a. der in Kol. 178a. u. b. aufgeführten Thiere.	b. der außerdem beförderten Thiere.
			Anzahl.		Stück.		Zoll-Centner.	
	A. Deutsche Eisenbahnen.							
	II. Privatbahnen.							
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	49	—	38	1003	26 835	n. notirt	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	176	51	—	4606	161 036	454 372	435
43	a. Magdeburg-Halberstädter	136	—	—	6806	264 078	442 214	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	42	—	—	2478	74 980	140 483	—
44	Mecklenburgische	149	—	—	1800	67 366	117 229	—
45	Neisse-Brieger	20	2	204	847	9605	19 768	64
46	Niederschlesische Zweigbahn .	36	—	14	264	60 483	76 807	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	67	—	—	557	26 771	49 083	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	65	—	—	2389	181 001	196 353	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	24	—	—	350	27 820	32 425	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	1	—	—	134	10 012	13 233	—
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	s	2432	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	7	—	—	80	28 335	50 852	34
50	Rheinische	387	294	173	5159	71 033	412 429	—
51	Schleswigsche	145	—	—	6229	85 676	311 459	—
52	Taunus-E.	13	—	—	223	4521	22 321	—
53	a. Thüringische	505	408	—	6411	60 162	298 347	1081
	b. Werra-E.	93	4	in Kol. 177a	823	20 376	88 911	493
54	Tilsit-Insterburger . . .	13	—	—	895	22 045	41 677	—
	B. Oesterreichische Bahnen.							
55	Ungarische Nordbahn . .	51	—	—	200	650	11 000	—
56	Aussig-Teplitzer	n. not.	—	—	n. not.	n. notirt	5219	—
57	Böhmische Nordbahn . .	50	—	7	30	347	4387	65
58	Böhmische Westbahn . .	235*	199	—	237*	40 943	103 475	—
59	Brünn-Rossitzer	5	—	—	29	447	2396	2
60	Buschtěhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . . }	1 —	— —	— —	13 —	706 518	1483 1316	— —
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	37	—	—	6	428	843	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	166*	59	470*	1647*	464 336	989 030	218
63	Graz-Köflacher	9	—	5	21	276	494	133
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	989	1236	—	6424	1 316 255	2 754 910	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	s	—	—	41	2944	4779	—
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	612* 8	494 —	127* —	4806 —	615 176 —	949 181 —	300 1
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	229	4	402	384	174 426	669 616	—
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	54	204	—	3	332	1004	15
69	a. Oesterreichische nördliche .	650*	—	—	3862*	302 359	596 872	5145
	b. Oesterreichische südöstliche	1689*	—	—	5418*	954 726	2 300 974	10 665
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	121*	—	—	1927*	112 736	274 730	4980
70	a. Südbahn, Oesterreichische	1141	in Kol. 177a	in Kol. 177a	4375	740 277	—	—
	b. Tiroler	120	" " 177a	" " 177a	584	20 522	—	—
71	Süd-Norddeutsche . . .	248	—	—	343	36 479	80 211	—
72	Theiß-Bahn	588*	310	—	2271*	389 269	784 307	1408
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	12	2106	11 815	—
	C. Fremdländische Bahnen.							
74	Niederländische Staats-E. .	117	50	—	n. not.	n. notirt	n. notirt	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	2	—	—	—*	—*	n. notirt	—
76	Niederländische Rhein-E. .	168	83	—	6022	145 823	588 318	—
77	a. Warschau-Wiener . .	505	13	353	2391	20 420	106 377	—
	b. Warschau-Bromberger .	206	—	20	1078	11 074	48 951	—

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **II. Personen- und**

B. Durchschnitts-

		180 a.	180 b.	180 c.	180 d.	180 e.	181	182
		Sämmtliche Personen in der				Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
	I. Staatsbahnen.	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse			
		haben zurückgelegt						
		Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
1	Badische	949 943	5 538 200	17 849 879	—	408 755	24 746 777	1 805 352
2	Bayerische	1 193 113	11 342 494	17 797 587	—	346 515	30 679 709	1 496 130
3	Braunschweigische . . .	298 184	2 367 638	3 340 909	4279	651 449	6 662 459	1 593 481
4	Friedrich-Franz-E. . . .	21 249	279 582	605 289	—	42 003	948 123	265 179
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	4 696 487	n. notirt
6	Oldenburgische	10 309	290 175	1 118 424	—	49 677	1 468 585	117 644
7	Sebra-Hanauer	5404	94 704	837 756	1495	68 321	1 007 680	65 169
8	Hannoversche	505 899	5 989 639	8 770 247	6 802 733	3 178 506	25 247 024	6 128 103
9	Main-Weser-B.	299 363	2 538 576	4 292 044	—	423 754	7 553 737	1 830 053
10	Nassauische	199 496	1 048 121	2 558 755	—	159 358	3 965 730	499 003
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	348 863	3 429 636	6 016 257	8 074 964	1 024 204	18 893 924	2 716 572
12	Preuß. Ostbahn	1 048 055	6 341 131	8 246 874	9 354 454	2 060 895	27 051 409	6 510 981
13	Saarbrücker	46 176	427 513	1 447 074	1 264 029	155 993	3 340 785	186 944
14	Westfälische	58 488	801 542	2 845 950	1 724 267	361 074	5 791 321	607 659
15	Sächsische östliche . . .	119 564	1 772 947	5 410 341	—	244 051	7 546 903	n. notirt
16	Sächsische westliche . . .	165 663	3 559 543	9 834 572	—	391 205	13 950 983	n. notirt
17	Württembergische . . .	334 695	3 996 528	14 852 484	—	in Kol. 180a–c	19 183 707	1 754 117
	II. Privatbahnen							
	a) unter Staatsverwaltung.							
18	a. Bergisch-Märkische . .	172 956	2 930 003	9 657 895	7 139 296	498 157	20 398 307	898 270
	b. Hessische Nordbahn . .	86 990	852 957	1 555 913	—	187 455	2 683 315	646 264
19	a. Oberschlesische	110 822	1 305 308	2 737 963	2 759 075	355 101	7 268 269	800 547
	b. Breslau-Posen-Glogauer	55 182	641 549	2 112 244	920 412	437 360	4 166 747	613 519
	c. Stargard-Posener . .	34 662	409 063	1 030 814	793 856	266 595	2 534 990	960 295
20	Rhein-Nahe-E.	96 969	483 569	1 248 317	765 971	225 937	2 820 763	209 395
21	Wilhelms-Bahn	16 099	168 030	468 675	850 516	55 150	1 538 470	123 404
22	a. Gößnitz-Geraer . . .	1051	74 034	406 296	—	171	481 552	nicht notirt
	b. Greiz-Brunner . . .	164	17 087	72 748	—	14	90 013	
23	a. Löbau-Zittauer . . .	2884	106 539	511 242	—	24 676	645 341	
	b. Zittau-Reichenberger .	1062	59 035	379 800	—	1687	441 584	
	b) in Privatverwaltung.							
24	Alberts-Bahn	2654	113 480	354 969	413 185	4359	888 647	—*
25	Altona-Kieler	69 318	1 226 342	4 902 600	—	193 188	6 391 448	844 814
26	Bayerische Ostbahnen . .	160 080	2 435 858	9 511 783	—	729 918	12 837 639	829 308
27	Berlin-Anhaltische . . .	303 400	3 387 485	5 209 942	416 635	457 836	9 775 298	2 339 793
28	Berlin-Görlitzer	24 737	367 451	1 227 554	1 775 637	111 884	3 507 263	270 178
29	a. Berlin-Hamburger . .	255 040	2 575 017	3 246 729	3 915 717	504 285	10 496 788	2 244 005
	b. Hamburg-Bergedorfer .	17 403	263 923	465 023	261 008	—	1 007 357	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	314 872	2 445 222	3 768 824	2 849 670	972 153	10 350 741	1 476 972
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	63 563	1 412 120	3 253 591	3 670 969	234 149	8 634 392	1 066 993
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	7786	308 239	730 382	1 056 678	175 192	2 278 277	331 100
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30 552	555 618	1 355 522	1 647 505	185 998	3 775 195	511 249
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	34 307	713 837	2 711 446	1 824 191	264 942	5 548 723	549 115
33	Frankfurt-Hanauer . . .	35 410	455 644	864 027	—	4979	1 360 060	146 742
34	Glückstadt-Elmshorner . .	1491	55 723	398 116	—	9705	465 035	42 917
35	Hessische Ludwigs-E. . .	337 337	2 513 412	5 407 177	—	401 257	8 689 183	636 514
36	Homburger	88 122	365 585	593 373	—	15 110	1 062 190	59 265
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	636 997	4 365 154	4 422 264	8 717 198	1 705 800	19 847 413	3 205 930
39	Leipzig-Dresdener . . .	198 832	2 271 057	6 325 048	—	451 510	9 246 447	381 954
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	4336	152 144	544 505	—	—	700 985	—

183				184	185			
Güter-Verkehr.								
Verhältnisse.								
a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt		
						a.	b.	c.	
Sämmtliche Eilgüter haben zurückgelegt	Sämmtliche Postgüter haben zurückgelegt	Sämmtliche Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter) haben zurückgelegt	Sämmtliche Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen) haben zurückgelegt	Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Zusammen	Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
5 436 136	—	69 775 626	260 307 203	in Kol. 183d	335 518 965	28 102 857	52 717	9 541 803	1
—	—	—	—	—	879 926 766	nicht netirt	nicht netirt	nicht netirt	2
3 182 792	—	38 916 534	283 369 581	in Kol. 183d	325 468 907	14 767 137	4 005 276	3 861 366	3
124 760	—	2 795 011	5 975 642	205 306	9 100 719	610 384	6935	555 768	4
—	—	—	—	—	38 452 137	—	—	—	5
161 791	2531	661 826	7 183 318	2 202 317	10 211 783	463 042	11 608	552 972	6
78 410	3264	529 552	4 856 180	in Kol. 183d	5 467 406	1 954 766	1739	88 040	7
9 464 203	128 323	82 798 986	403 737 079	245 025 383	741 153 974	26 631 026	331 520	9 544 479	8
3 272 838	—*	22 975 973	105 327 506	25 784 346	157 360 663	1 532 558	2 402 130	2 203 520	9
412 664	6518	5 665 839	76 207 927	11 894 115	94 187 063	569 318	8274	317 664	10
4 863 687	112 586	62 344 983	356 771 176	604 894 586	1 028 987 018	38 582 481 / 2421	7 368 727	4 745 542	11
7 608 967	289 963	59 869 091	426 362 874	11 874 435	506 003 330	58 607 834	377 587	35 342 132	12
296 108	18 005	2 084 402	81 474 356	137 260 348	221 133 219	6 222 958	109 425	1 178 421	13
2 226 733	50 226	15 431 688	153 975 039	135 614 120	307 297 806	10 748 551	1 154 050	3 330 929	14
2 121 359	—	25 274 868	222 211 040	in Kol. 183d	249 607 267	499 202	nicht netirt	nicht netirt	15
5 727 774	—	44 575 223	472 933 087	" " 183d	523 236 084	7 343 195	nicht netirt	nicht netirt	16
—	—	—	—	—	375 893 532	—	—	—	17
5 232 102	800 260	25 242 386	404 818 771	460 910 019	897 003 538	25 506 699	821*	7 130 396	18 a
1 455 745	57 453	14 324 760	129 129 997	in Kol. 183d	144 967 955	875 675	40 533	655 897	- b
803 354	—	11 264 319	321 002 482	634 966 479	968 036 634	41 941 378*	48 460	1 263 258	19 a
524 123	—	6 146 807	146 108 601	93 499 780	246 279 311	12 041 791*	55 320	1 620 915	- b
412 276	—	5 388 278	143 322 919	30 401 566	179 525 039	4 552 198*	28 754	1 982 084	- c
646 008	59 002	3 193 469	65 921 338	31 684 628	104 504 445	4 941 531	64 209	2 159 970	20
129 719	30 755	2 732 076	68 283 717	60 968 645	132 144 912	7 413 211	6038	255 689	21
96 608	—	941 350	8 986 778	in Kol. 183d	10 024 736	12 427	nicht netirt	nicht netirt	22 a
18 147	—	108 759	749 743	" " 183d	876 649	—	nicht netirt	nicht netirt	- b
147 249	—	1 689 146	18 347 254	" " 183d	20 183 649	9549	nicht netirt	nicht netirt	23 a
73 701	—	1 222 714	12 150 810	" " 183d	13 447 225	—	nicht netirt	nicht netirt	- b
17 597	—	220 046	1 527 428	7 842 335	9 607 406	74 932	nicht netirt	nicht netirt	24
1 603 549*	—	16 713 609*	38 020 304	in Kol. 183d	56 337 462	2 173 673	109 074	5 411 091	25
—	—	—	—	—	569 984 935	nicht netirt	nicht netirt	nicht netirt	26
4 250 988	262 181	44 938 606	114 499 834	53 127 775	217 079 384	6 938 857	2 589 551	5 939 573	27
505 691	87 159	4 863 923	34 556 468	11 655 930	51 669 171	102 623	3962	636 366	28
5 023 359	—	124 631 373	130 286 109	2 724 476	262 665 317	7 888 735	15 589*	10 005 638	29 a
376 723	—	7 733 542	9 259 425	162 516	17 538 206	—	—	—	- b
3 658 254	—	88 801 608	63 394 480	10 597 037	166 451 379	—	30 840	4 505 626	30
1 142 175	181 653	8 385 836	93 383 387	1 239 039	104 332 090	1 027 172	81 215	6 136 406	31 a
194 684	66 849	1 687 055	21 512 581	1 363 350	24 824 519	596 046	18 405	1 645 205	- b
433 574	74 218	2 120 352	20 970 360	1 657 881	25 266 385	1 027 172	58 145	1 915 069	- c
377 614	—	3 491 146	53 258 066	107 971 542	165 098 368	4 368 749	12 313	574 254	32
279 103	72 915	2 233 987	18 393 008	in Kol. 183d	20 979 013	—	—	154 800	33
53 927	—	570 344	2 402 418	582 785	3 609 474	118 189	3786	222 709	34
2 614 490	—	11 892 554	145 036 610	in Kol. 183d	159 543 654	—	nicht netirt	nicht netirt	35
28 286	5982	in Kol. 183d	919 443	" " 183d	953 711	46 409	289	7486	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
6 620 806	252 384	42 039 204	410 787 669	741 376 138	1 201 076 201	30 834 917	157 259*	8 135 937	38
3 178 955	955 117	28 629 665	168 889 759	41 562 436	243 215 932	—	327 612	5 397 497	39
—	—	—	—	61 715	61 715	3200	—	3850	40

		180					181	182
		(Forts.) **II. Personen- und**						
						B. Durchschnitts-		
	A. Deutsche Eisenbahnen.	a.	b.	c.	d.	e.		
		Sämmtliche Personen in der				Sämmtliche Personen zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs ꝛc.) haben zurückgelegt	Zusammen	Sämmtliches Gepäck (Kol. 165) hat zurückgelegt
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse			
		haben zurückgelegt						
	II. Privatbahnen.	Meilen.		Meilen.		Meilen.	Personenmeilen.	Centnermeilen.
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	23 620	439 178	1 361 290	—	nicht notirt	1 824 088	nicht notirt
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	62 366	1 113 906	3 418 969	1 075 584	316 043	5 986 868	845 267
43	a. Magdeburg-Halberstädter	97 830	1 031 528	2 516 501	1 391 990	373 190	5 411 039	711 694
	b. Magdeb.-Wittenbergesche.	11 131	253 058	733 946	623 034	186 520	1 807 689	253 169
44	Mecklenburgische	43 017	715 245	1 436 148	—	148 396	2 342 806	639 085
45	Neisse-Brieger	6076	81 361	220 809	349 443	115 436	773 125	61 652
46	Niederschlesische Zweigbahn .	7014	111 695	299 155	452 622	62 877	933 363	104 487
47	Ostpreußische Südbahn . .	7243	195 096	657 394	792 995	76 676	1 729 404	139 000
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	41 255	1 065 564	3 555 939	—	nicht notirt	4 602 758	332 671
	b. Pfälzische Maximiliansb..	13 775	246 683	993 795	—	nicht notirt	1 254 253	90 029
	c. Neustadt-Dürkheimer. .	1331	62 368	267 378	—	nicht notirt	331 077	10 179
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	6040	52 169	169 790	344 563	16 139	588 701	43 629
50	Rheinische.	2 360 834	6 835 334	9 767 288	517 278	665 620	20 146 354	1 477 360
51	Schleswigsche.	18 379	322 316	1 794 672	—	77 400	2 212 767	399 376
52	Taunus-E.	145 312	953 496	1 694 311	—	in Kol. 180a–c	2 793 119	236 275
53	a. Thüringische	225 360	3 099 891	5 814 874	—	450 688	9 590 813	1 911 293
	b. Werra-E.	17 369	419 479	1 430 524	—	109 610	1 976 982	296 299
54	Tilsit-Insterburger . . .	2044	54 576	125 617	281 731	15 648	479 616	49 761
	B. Oesterreichische Bahnen.							
55	Ungarische Nordbahn . .	25 134	243 240	416 052	—	61 313	745 739	78 750
56	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	404 778	—
57	Böhmische Nordbahn . .	3476	19 266	133 087	168 773	1196	325 798	18 814
58	Böhmische Westbahn . .	71 650	429 315	1 634 280	—	156 504	2 291 749	374 976
59	Brünn-Rossitzer	647	19 902	124 339	—	9208	154 096	6539
60	Buschtêh-rader a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn .	478 / 1637	10 179 / 32 622	64 103 / 188 906	20 903 / 172 215	— / —	95 663 / 395 380	6455 / 20 169
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	2769	48 552	105 123	—	25 360	181 804	16 866
62	Galizische Carl-Ludwig-B. .	127 664	913 677	2 652 051	—	508 609	4 202 001	550 876
63	Graz-Köflacher	874	23 601	290 747	—	9892	325 114	7968
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	717 802	4 415 737	10 935 613	—	4 046 614	20 115 766	4 836 980
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	5447	37 527	152 659	220 841	29 671	446 145	45 703
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	655 864 / —	3 090 501 / 21 657	4 188 167 / 108 566	— / —	3 331 296 / 24 942	11 265 828 / 155 165	2 792 713 / 22 434
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	2 053 966	848 179
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	3760	76 457	154 832	—	34 710	269 759	35 641
69	a. Oesterreichische nördliche .	390 983	2 362 378	6 215 361	—	4 872 496	13 841 218	3 319 092
	b. Oesterreichische südöstliche	800 867	4 402 266	5 859 415	—	3 230 468	14 293 016	2 800 090
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	25 266	341 842	924 683	—	504 275	1 796 066	187 772
70	a. Südbahn, Oesterreichische	1 428 191	5 832 228	17 503 256	—	4 012 960	28 776 635	—
	b. Tiroler.	226 451	913 369	2 348 743	—	340 667	3 829 230	—
71	Süd-Norddeutsche . . .	17 926	191 494	814 267	880 097	105 705	2 009 489	179 979
72	Theiß-Bahn	160 994	1 533 484	2 870 361	in Kol. 180c	1 603 680	6 168 519	1 054 366
73	Turnau-Kralup-Prager . .	16 790	115 683	504 251	440 609	23 268	1 100 601	81 466
	C. Fremdländische Bahnen.							
74	Niederländische Staats-E. .	415 271	2 044 796	6 982 041	—	in Kol. 180a–c	9 442 108	646 341
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	847 761	—
76	Niederländische Rhein-E. .	790 200	1 877 098	2 786 902	—	3 448 130	8 902 330	821 132
77	a. Warschau-Wiener. . .	213 593	1 385 212	3 063 749	3 093 189	573 454	8 329 197	—
	b. Warschau-Bromberger .	56 466	374 545	663 244	726 957	87 955	1 909 167	—

183				184	185			

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

a.	b.	c.	d.	e.		Außerdem haben zurückgelegt			
Sämmtliche		Sämmtliche		Sämmtliche Kohlen und Coaks haben zurückgelegt	Zusammen	a.	b.	c.	
Eilgüter	Postgüter	Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige Güter)	Frachtgüter der ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)			Betriebsdienst- und Baugüter	Fahrzeuge (Kol. 177)	Thiere (Kol. 178 ꝛc.)	
haben zurückgelegt		haben zurückgelegt							
Meilen.		Meilen.		Meilen.	Centnermeilen.	Centnermeilen.			
397 943	—	8 123 217	20 453 085	in Kol. 183d	28 974 245	nicht notirt	—	—	41
3 617 350	156 991	26 581 102	119 120 104	35 902 164	185 377 711	—	22 939	4 243 783	42
2 382 786	—	in Kol. 183d	88 826 302	32 967 401	124 176 489	—	12 726	2 370 414	43 a
1 294 811	—	" " 183d	37 145 488	3 375 471	41 815 770	—	5040	1 526 589	- b
486 255	—	7 586 023	15 242 887	in Kol. 183d	23 315 165	852 748	—	1 126 190	44
58 717	—	434 401	5 647 554	7 155 340	13 296 012	277 526	27 572	91 601	45
240 880	7320	1 973 814	14 665 413	2 194 089	19 081 516	243 649	9077	454 044	46
62 303	50 210	1 838 335	16 482 742	1 487 626	19 921 216	3 308 758	10 227	459 917	47
1 117 804	—	4 208 665	97 010 912	144 373 473	246 710 854	—	nicht notirt	nicht notirt	48 a
230 512	—	907 671	23 499 651	44 103 638	68 741 472	—	nicht notirt	nicht notirt	- b
23 554	—	23 432	849 154	527 812	1 423 952	—	nicht notirt	nicht notirt	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	- d
79 363	4303	286 998	23 617 923	9 622 691	33 611 278	1 279 504	331	505 058	49
4 658 786	1 624 499	27 539 390	194 467 879	227 116 450	455 407 004	19 159 389	116 160	3 240 796	50
427 251*	—	5 547 212*	10 859 208	825 785	17 659 456	—	26 265	4 372 134	51
243 486	—	2 503 362	9 950 088	in Kol. 183d	12 696 936	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	52
4 457 312	159 133	35 349 161	195 452 442	" " 183d	235 418 048	5 416 536	1 597 379	3 105 197	53 a
793 472	—	8 894 397	37 305 406	" " 183d	46 993 275	—	in Kol. 183a u. c	894 020	- b
30 775	18 067	257 110	4 583 539*	524 702	5 414 193	1 282 428	1788	256 029	54
76 000	—	5 747 500	26 037 000	31 280 000	63 140 500	—	500	10 200	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
18 568	—	1 496 732	in Kol. 183c	861 847	2 377 147	1 220 298	294	2097	57
267 328	—	68 650 960	" " 183c	65 533 921	134 452 209	3 631 832	in Kol. 183c	in Kol. 183c	58
—	—	1 450 995	499 243	9 195 216	11 145 454	1 234 525	432	6638	59
2846	—	643 009	311 876	39 974 452	40 932 183	550 543	in Kol. 183c	in Kol. 183c	60 a
2488	—	519 509	714 561	12 771 666	14 008 224	347 002	" " 183c	" " 183c	- b
36 386	—	3 128 214	3 261 624	1 384 810	7 811 034	7 236 662	1867	6407	61
625 939	—	26 625 023	173 350 824	1 920 191	202 521 977	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	62
6594	—	557 269	3 002 035	19 638 345	23 204 243	331 287	" " 183c	" " 183c	63
5 974 933	—	119 049 858	715 089 526	485 068 047	1 325 182 364	60 252 866	" " 183d	" " 183d	64
14 203	—	1 150 133	3 506 031	1 323 460	5 993 829	373 564	—*	—*	65
5 727 549	—	27 229 442	624 883 487	30 863 652	688 704 130	44 684 276	3 422 419	21 817 418	66 a
15 391	—	9 956 908	2 456 361	1125	12 429 785	953 767	4369	4	- b
—	—	—	—	—	62 736 285	3 892 642	11 113	2 971 889	67
16 162	—	1 560 410	2 301 692	35 350 194	39 228 458	281 290	142 164	4219	68
4 305 270	—	in Kol. 183d	636 332 423	145 203 649	785 841 342	42 219 895	495 520	16 577 139	69 a
3 916 966	—	" " 183d	996 111 064	52 335 679	1 052 363 709	127 508 820	1 273 673	72 447 883	- b
847 803	—	" " 183d	100 517 092	2 019 823	103 384 718	2 138 378	77 403	3 662 218	- c
13 571 531	—	70 637 222	1 653 286 670	in Kol. 183d	1 737 495 423	—	—	—	70 a
864 373	—	10 869 235	61 847 760	" " 183d	73 581 368	—	—	—	- b
323 035	—	9 475 167	40 097 286	23 555 704	73 451 192	nicht notirt	in Kol. 183d	in Kol. 183d	71
874 987	—	71 321 036	176 425 720	2 502 523	251 124 266	7 600 013	19 410	14 180 788	72
82 992	—	in Kol. 183c	in Kol. 183c	33 573 776	33 656 768	189 055	—	—	73
2 124 557	—	4 331 523	73 713 120	in Kol. 183d	80 169 200	—	nicht notirt	nicht notirt	74
—	—	—	—	—	4 373 408	—	—	—	75
4 314 870	—	6 954 996	49 788 782	71 871 428	132 930 076	21 819 216	333 632	4 993 247	76
514 399	—	7 642 716	101 953 445	265 039 028	375 149 588	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	77 a
125 022	—	2 930 332	24 435 774	11 894 136	39 385 264	nicht notirt	nicht notirt	nicht notirt	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) **II. Personen- und**

(Forts.) **B. Durchschnitts-**

Durchschnittlich haben durchfahren:

	186					187	188						189
	a.	b.	c.	d.	e.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a.	b.	c.	d.	e.	f.	jeder Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt
	jede Person in der I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	jeder Militair ꝛc.		jeder Zoll-Centner Eilgut	Postgut	Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klasse (ausgl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	Betriebsdienst und Baugut	
	Meilen.				Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.		Meilen.
I. Staatsbahnen.													
1 Badische	9,53	5,55	2,73	—	11,08	3,23	10,91	—	12,09	11,04	in Kol. 188d	12,83	10,51
2 Bayerische	12,72	6,85	3,29	—	10,15	4,26	—	—	—	—	—	—	17,0
3 Braunschweigische	4,80	5,03	4,80	0,29	9,16	5,07	10,65	—	10,65	9,78	in Kol. 188d	2,74	9,96
4 Friedrich-Franz-E.	6,29	6,03	4,72	—	7,44	5,16	7,46	—	8,65	6,99	2,61	8,14	7,13
5 Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	3,64	—	—	—	—	—	—	7,12
6 Oldenburgische	4,37	4,10	3,18	—	4,73	3,37	5,48	5,37	4,91	6,11	7,91	2,03	6,32
7 Bebra-Hanauer	3,66	3,60	3,08	3,18	4,13	3,18	4,21	3,96	4,48	4,65	in Kol. 188d	5,24	4,63
8 Hannoversche	10,81	8,62	5,11	4,22	12,30	5,44	14,63	12,84	15,62	13,32	12,29	12,62	13,13
9 Main-Weser-B.	17,64	14,0	5,22	—	11,67	7,13	17,86	—	18,93	13,50	7,42	1,91	12,47
10 Nassauische	5,19	3,56	2,45	—	4,48	2,81	6,63	6,74	7,30	8,21	5,62	3,41	7,69
11 Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	23,02	14,72	6,91	5,32	12,04	6,36	20,25	14,93	22,45	21,07	27,85	13,45	25,73
12 Preuß. Ostbahn	47,75	17,81	7,27	8,42	16,16	10,29	34,63	21,17	34,13	25,98	5,63	27,02	24,87
13 Saarbrücker	4,42	3,12	2,08	2,61	5,43	2,74	4,06	7,66	5,63	6,03	2,85	4,08	3,57
14 Westfälische	6,45	6,28	4,04	4,87	7,27	4,65	11,20	6,50	12,40	9,54	10,0	2,84	9,88
15 Sächsische östliche	6,97	4,80	3,46	—	5,38	3,78	9,78	—	9,11	7,03	in Kol. 188d	0,57	7,30
16 Sächsische westliche	12,80	6,44	3,67	—	7,68	4,23	11,96	—	13,80	9,61	" " 188d	1,80	9,92
17 Württembergische	3,25	3,25	3,25	—	—	3,25	—	—	—	—	—	—	12,60
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltung.													
18 a. Bergisch-Märkische	3,82	3,06	2,55	2,40	3,68	2,59	8,19	3,92	9,34	7,03	5,76	3,62	6,35
b. Hessische Nordbahn	9,50	7,21	4,70	—	6,80	5,64	9,50	6,64	10,99	11,72	in Kol. 188d	7,23	11,50
19 a. Oberschlesische	10,31	7,23	5,01	4,63	8,09	5,24	12,38	—	15,78	13,21	15,39	10,14	14,55
b. Breslau-Posen-Glogauer	9,66	9,34	6,84	5,95	10,51	7,16	12,42	—	15,11	15,68	18,48	9,13	16,76
c. Stargard-Posener	8,52	8,94	7,10	6,39	9,46	7,29	11,68	—	12,11	16,87	14,03	5,75	16,12
20 Rhein-Nahe-E.	5,80	4,06	2,43	2,95	10,66	3,30	9,03	6,20	11,19	10,23	13,25	4,72	10,63
21 Wilhelms-Bahn	5,35	4,44	3,21	2,97	4,42	3,21	6,23	6,64	5,53	7,11	8,28	4,69	7,46
22 a. Gößnitz-Geraer	3,95	2,98	2,31	—	3,56	2,79	3,71	—	4,12	3,99	in Kol. 188d	3,19	4,0
b. Greiz-Brunner	1,59	1,47	1,39	—	1,56	1,40	1,56	—	1,58	1,48	" " 188d	—	1,49
23 a. Löbau-Zittauer	3,97	3,34	2,45	—	3,86	2,61	3,50	—	3,96	4,04	" " 188d	0,32	4,03
b. Zittau-Reichenberger	3,40	2,66	2,16	—	2,48	2,22	3,42	—	3,47	3,26	" " 188d	—	3,37
b) in Privatverwaltung.													
24 Alberts-Bahn	1,94	1,68	1,52	1,23	1,99	1,39	1,38	—	1,98	1,83	1,03	1,09	1,18
25 Altona-Kieler	8,69	3,46	3,21	—	10,61	3,12	9,56*	—	9,55*	7,73	in Kol. 188d	7,62	8,23
26 Bayerische Ostbahnen	15,18	10,40	4,80	—	10,26	5,84	—	—	—	—	—	—	24,49
27 Berlin-Anhaltische	18,29	12,77	6,42	5,56	9,85	8,05	17,62	12,89	18,23	13,96	8,03	10,34	12,37
28 Berlin-Görlitzer	12,78	10,37	6,48	6,40	9,56	6,82	11,76	14,10	16,38	16,14	14,20	14,20	15,62
29 a. Berlin-Hamburger	15,25	9,74	4,93	6,82	14,49	6,81	18,93	—	22,49	20,19	4,05	12,83	20,31
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	2,00	—	—	—	—	—	—	2,00
30 Berlin-Potsdam-Magdeburg.	8,24	8,95	5,45	5,12	14,10	6,23	14,04	—	17,41	16,84	6,32	—	15,47
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	10,32	9,48	6,50	6,63	7,62	6,87	11,20	9,39	11,76	7,62	4,61	1,67	7,83
31 Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	11,53	9,40	6,90	5,47	13,29	6,69	11,74	10,63	13,32	8,31	12,78	2,40	9,72
31 Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	10,17	8,54	5,93	4,91	9,90	5,81	11,43	8,33	12,01	8,48	7,55	1,54	8,66
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	6,99	6,26	4,56	4,71	6,57	4,86	8,55	—	7,52	6,88	8,03	4,80	7,62
33 Frankfurt-Hanauer	4,30	3,07	2,21	—	2,80	2,47	4,23	2,76	4,96	5,15	in Kol. 188d	—	5,08
34 Glückstadt-Elmshorner	3,91	3,06	2,43	—	3,06	2,68	3,04	—	3,56	3,51	2,20	1,75	3,22
35 Hessische Ludwigs-E.	7,05	4,80	3,11	—	5,29	3,55	7,60	—	8,40	8,13	in Kol. 188d	—	8,12
36 Homburger	2,36	2,18	1,64	—	2,37	1,86	2,35	2,41	in Kol. 188d	2,38	" " 188d	2,41	2,39
37 Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	14,15	8,37	4,31	3,31	14,22	4,57	14,98	9,75	16,67	8,29	8,48	11,47	9,14
39 Leipzig-Dresdener	7,97	6,67	4,47	—	8,64	5,21	9,24	8,76	9,02	10,46	7,32	—	9,56
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	0,80	0,74	0,80	—	—	0,79	—	—	—	—	0,30	0,30	0,30

190	191	192						193	194					195	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:												
				a.	b.	c.	d.	e.		a.	b.	c.	d.	e.		
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-	a. Personen-	b. Güter-	für jede Person in der I. Klasse	II.	III. Klasse	IV.	für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	für jeden Zoll-Centner Eilgut	Poßgut	Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt	
Personenmeilen.	Centnermeilen.	Frequenz d. einz. Bahngäste einand.		Sgr.		Sgr.		Sgr.		Pfge.		Pfge.		Pfge.		
236 902	3 211 937	23,7	321	6,90	4,15	2,09	—	1,63	2,72	11,49	—	in Kol. 194d	3,12	in Kol. 194d	3,32	1
136 782	3 923 165	13,7	392	6,63	3,92	2,57	—	—	3,24	—	—	—	—	—	3,55	2
182 533	8 916 956	18,3	892	i. K. 192c	i. K. 192c	3,51	i. K. 192c	2,74	3,42	10,22	—	4,22	1,96	in Kol. 194d	2,31	3
61 407	589 425	6,1	59	6,38	4,57	3,37	—	1,82	3,72	10,41	—	4,58	2,80	2,90	3,45	4
403 825	3 306 288	40,4	331	—	—	—	—	—	2,92	—	—	—	—	—	3,76	5
114 376	795 310	11,4	80	5,33	3,35	2,23	—	1,23	2,44	11,70	11,35	7,21	2,53	1,21	2,71	6
73 073	396 476	7,3	40	6,03	4,07	2,61	1,70	1,13	2,66	12,63	11,76	6,16	2,91	in Kol. 194d	3,37	7
238 675	7 006 560	23,9	701	7,56	4,38	2,99	1,50	1,35	2,80	8,67	5,32	4,08	2,33	1,05	2,21	8
285 801	5 953 866	28,6	595	7,10	4,53	2,47	—	1,28	3,28	9,82	—	5,09	2,75	1,40	3,01	9
158 123	3 755 465	15,8	376	5,60	3,28	2,12	—	1,08	2,56	10,45	13,07	4,46	1,84	1,49	1,87	10
261 544	14 244 006	26,2	1424	6,40	4,38	2,63	1,50	1,07	2,30	9,21	10,87	4,90	2,16	1,08	1,76	11
222 810	4 155 077	22,3	416	6,43	4,79	2,76	1,56	1,17	2,84	9,67	10,76	5,61	2,16	1,76	2,68	12
173 547	11 311 162	17,4	1131	6,0	3,92	2,62	1,43	1,06	2,34	12,18	11,04	5,72	2,01	2,15	2,10	13
111 672	5 925 526	11,2	593	6,03	4,15	2,75	1,56	1,10	2,51	10,0	12,0	5,0	2,40	1,40	2,30	14
274 333	9 073 328	27,4	907	4,76	3,52	2,30	—	1,35	2,74	11,58	—	5,89	2,64	in Kol. 194d	3,05	15
198 336	7 438 671	19,8	744	6,81	3,91	2,49	—	1,45	2,87	12,05	—	5,80	2,35	" " 194d	2,75	16
217 972	4 271 032	21,8	427	5,49	3,58	2,32	—	—	2,63	—	—	—	—	—	3,06	17
263 510*	11 253 338	26,4	1125	5,49	3,90	2,58	1,76	1,48	2,47	10,83	11,52	5,29	2,38	1,98	2,28	18 a
135 384	7 314 226	13,5	731	6,76	4,66	2,76	—	1,11	3,30	11,48	12,13	5,19	1,98	in Kol. 194d	2,36	- b
231 400*	28 564 079	23,1	2856	6,33	4,66	2,75	1,58	1,08	2,66	11,45	—	6,05	2,21	1,48	1,79	19 a
149 882	8 858 966	15,0	886	5,98	4,33	2,73	1,57	1,12	2,59	9,62	—	5,29	2,15	1,15	1,87	- b
112 168	7 943 586	11,2	794	6,01	4,52	2,88	1,57	1,14	2,59	10,32	—	5,48	2,02	1,01	2,02	- c
176 298	6 531 528	17,6	653	6,99	4,18	2,50	1,42	1,01	2,42	10,57	11,09	4,89	1,92	1,25	1,87	20
69 415	5 341 346	6,9	534	6,21	4,53	2,60	1,59	1,46	2,25	13,47	15,48	7,20	2,53	2,12	2,39	21
104 232	2 169 856	10,4	217	5,38	3,38	2,32	—	1,05	2,49	12,54	—	7,32	2,92	in Kol. 194d	3,46	22 a
66 186	644 595	6,6	64	6,59	3,79	2,75	—	1,29	2,95	22,87	—	11,21	4,89		5,98	- b
143 091	4 475 310	14,3	448	4,84	3,61	2,61	—	1,28	2,74	14,79	—	6,06	2,08		2,50	23 a
124 390	3 787 951	12,4	379	7,26	4,21	2,68	—	1,30	2,89	15,41	—	7,24	2,86		3,33	- b
493 693*	1 887 506	49,4	189	5,30	3,71	2,68	1,54	2,36	2,29	25,55	—	11,30	6,58	6,93	6,99	24
194 861	1 717 606	19,5	172	5,33	4,07	2,61	—	1,52	2,89	10,58*	—	4,42*	2,82	in Kol. 194d	4,39	25
157 711	7 002 272	15,8	700	5,72	3,50	1,90	—	1,14	2,38	—	—	—	—	—	2,23	26
198 915	4 417 300	19,9	442	6,29	4,58	3,03	1,68	1,70	3,55	12,27	13,49	5,46	2,99	1,70	3,35	27
127 075	1 872 071	12,7	187	5,83	4,23	2,77	1,53	1,23	2,24	10,79	9,29	5,32	2,56	1,13	2,39	28
264 270	6 612 923	26,4	661	6,69	4,20	3,03	1,65	2,0	3,01	9,57	—	3,53	2,51	1,55	3,12	29 a
481 989	6 391 486	48,2	639	—	—	—	—	—	2,84	—	—	—	—	—	2,65	- b
529 721	8 518 494	53,0	852	7,0	4,83	2,67	1,51	1,91	2,95	10,09	—	4,28	2,33	1,66	3,23	30
290 818	3 514 048	29,1	351	7,01	4,88	2,62	1,69	1,74	2,60	12,34	13,03	6,29	2,97	3,30	3,41	31 a
99 925	1 088 794	10,0	109	6,73	4,82	2,97	1,70	1,71	2,55	12,48	13,01	6,47	2,61	3,02	3,07	- b
123 899	829 222	12,4	83	6,21	4,40	2,70	1,59	1,60	2,44	9,56	13,01	5,85	2,82	7,46	3,28	- c
242 355	7 211 110	24,2	721	6,20	3,67	2,47	1,65	1,52	2,33	11,95	—	6,52	2,49	1,93	2,23	32
249 095	3 842 310	24,9	384	6,13	3,92	2,59	—	2,30	3,02	10,19	10,20	6,31	2,66	in Kol. 194d	3,20	33
103 341	802 105	10,3	80	6,33	4,17	2,75	—	1,67	2,92	14,55	—	6,62	2,49	2,60	3,31	34
306 388	5 625 657	30,6	563	6,06	3,20	1,95	—	1,69	2,46	9,50	—	5,13	2,33	in Kol. 194d	2,70	35
440 743	395 730	44,1	40	7,17	4,25	2,38	—	1,66	3,50	16,40	7,10	8,20	in Kol. 194c	3,10	4,93	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
282 244	17 080 151	28,2	1708	6,84	4,40	2,81	1,58	1,52	2,64	9,62	12,0	4,85	2,23	1,30	1,93	38
392 787	10 332 028	39,3	1033	5,93	4,03	2,47	—	1,20	2,89	10,81	4,70	5,43	2,44	1,59	2,76	39
876 231	77 144	87,6	7,7	3,43*	2,45*	1,71*	—	—	1,89*	—	—	—	—	5,14*	5,14*	40

		186				187		188						189
								(Forts.) **II. Personen- und**						
								(Forts.) B. Durchschnitts-						
		Durchschnittlich haben durchfahren:												
		a.	b.	c.	d.	e.	jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a.	b.	c.	d.	e.	f.	jeder Z.-Centner Gut (Kol. 174 überhaupt
		jede Person in der				jeder				jeder Zoll-Centner				
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair ꝛc.		Eilgut	Postgut	Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	Kohlen und Coaks	Betriebsdienst- und Baugut	
		Meilen.				Meilen.		Meilen.		Meilen.				Meilen.
	II. Privatbahnen.													
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	5,45	5,05	4,03	—	—	4,25	6,02	—	7,07	7,10	in Kol. 188d	—	7,[illegible]
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10,48	7,51	4,65	2,97	7,38	4,62	10,47	8,96	11,10	8,65	3,33	—	6,79
43	a. Magdeburg-Halberstädter	6,48	4,20	3,70	2,65	4,81	3,57	5,96	—	in Kol. 188d	5,08	4,13	—	4,20
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	9,65	8,33	5,0	4,96	8,33	5,54	9,80	—	" " 188d	10,87	3,26	—	9,11
44	Mecklenburgische	7,2	6,15	5,54	—	6,91	5,59	8,25	—	9,42	6,94	in Kol. 188d	4,97	7,61
45	Neisse-Brieger	4,20	4,84	4,40	3,28	4,22	3,83	5,64	—	5,88	5,12	5,19	5,68	5,20
46	Niederschlesische Zweigbahn .	6,49	5,94	4,44	4,64	7,25	4,82	6,99	6,45	6,97	6,85	3,06	5,09	5,91
47	Ostpreußische Südbahn . .	6,87	5,62	4,32	4,02	7,13	4,37	7,09	7,51	7,88	7,11	7,87	12,28	7,[illegible]
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	4,48	3,44	2,55	—	—	2,57	5,89	—	6,54	6,19	9,06	—	7,75
	b. Pfälzische Maximiliansb. .	4,51	2,87	2,15	—	—	2,53	4,48	—	5,76	5,59	5,20	—	5,56
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	1,67	1,60	1,68	—	—	1,66	1,43	—	1,34	1,33	1,56	—	1,69
	d. Pfälzische Nordbahnen .	3,73	1,94	1,56	—	—	1,60	2,21	—	2,22	2,50	3,19	—	2,63
49	Rechte Oder-Ufer-E. . . .	5,89	5,27	4,41	3,91	5,63	4,19	9,30	6,60	8,91	8,02	6,20	8,0	7,43
50	Rheinische	6,85	5,07	3,35	2,63	7,46	4,13	9,22	8,40	11,46	7,94	9,88	8,69	8,[illegible]
51	Schleswigsche	9,91	7,09	4,81	—	7,52	5,13	9,87*	—	9,81*	8,26	8,86	—	8,76
52	Taunus-E.	3,69	2,73	2,0	—	—	2,27	3,83	—	4,98	3,62	in Kol. 188d	—	3,69
53	a. Thüringische	16,63	8,17	4,24	—	9,16	5,29	12,66	10,32	14,04	12,08	" " 188d	13,12	12,35
	b. Werra-E.	8,13	5,58	3,55	—	9,25	4,02	9,89	—	12,23	10,68	" " 188d	—	10,[illegible]
54	Tilsit-Insterburger . . .	6,45	6,33	5,60	4,60	6,74	5,06	6,78	6,62	6,34	5,82	6,91	3,34	6,16
	B. Oesterreichische Bahnen.													
55	Ungarische Nordbahn . .	6,0	7,50	7,0	—	7,50	7,15	9,50	—	9,50	11,0	16,0	—	12,80
56	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	2,601	—	—	—	—	—	—	—
57	Böhmische Nordbahn . .	5,59	4,20	3,98	3,52	5,20	3,76	5,54	—	5,44	in Kol. 188c	6,0	5,66	5,62
58	Böhmische Westbahn . . .	13,21	11,19	6,47	—	12,80	7,45	16,29	—	12,18	—	10,17	6,04	11,11
59	Brünn-Rossitzer	2,59	2,31	2,89	—	2,77	2,88	—	—	3,10	3,10	3,10	0,75	3,10
60	Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Weihybka . c. Pferde-Bahn . }	2,23	1,79	1,77	1,61	—	1,72	3,19	—	2,22	2,02	3,13	2,44	3,[illegible]
		3,19	3,63	3,22	3,17	—	3,18	4,15	—	4,06	4,12	5,10	2,07	4,[illegible]
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	2,86	2,58	3,02	—	3,44	2,94	5,43	—	7,06	5,91	8,42	2,60	6,[illegible]
62	Galizische Carl-Ludwigs-B.	15,41	17,41	11,61	—	29,43	13,71	31,20	—	38,85	21,84	14,63	—	29,41
63	Graz-Köflacher	4,46	3,80	2,72	—	3,31	2,79	4,49	—	3,22	4,76	5,14	1,52	5,[illegible]
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	12,60	12,44	8,80	—	19,30	9,64	19,68	—	22,32	16,15	25,04	19,58	19,[illegible]
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	8,67	7,20	5,98	4,90	12,32	5,66	9,78	—	12,68	15,04	11,32	10,52	13,16
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn . }	24,25	17,64	6,08	—	5,38	7,46	20,33	—	14,52	31,42	14,18	11,47	28,41
		—	13,02	5,44	—	4,43	5,70	15,71	—	16,11	14,69	8,21	7,34	15,41
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	12,93	—	—	—	—	—	17,06	21,09
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	5,83	5,77	4,84	—	5,80	5,20	5,50	—	5,02	5,82	7,78	4,91	7,44
69	a. Oesterreichische nördliche .	19,26	16,02	10,06	—	6,10	8,74	23,21	—	in Kol. 188d	24,91	9,19	15,57	18,92
	b. Oesterreichische südöstliche	21,93	15,77	10,96	—	14,42	13,39	24,29	—	" " 188d	25,54	18,86	19,58	25,11
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	10,54	10,19	6,11	—	7,19	6,98	10,68	—	" " 188d	11,69	4,68	7,02	11,15
70	a. Südbahn, Oesterreichische	15,50	7,64	5,12	—	25,33	6,49	29,74	—	24,60	34,51	in Kol. 188d	—	33,91
	b. Tiroler	15,21	8,42	4,27	—	11,35	5,44	15,54	—	13,58	15,29	" " 188d	—	15,92
71	Süd-Norddeutsche . . .	7,75	6,63	5,16	3,51	6,16	4,39	10,75	—	—	—	—	—	8,42
72	Theiß-Bahn	15,42	12,96	10,60	i. J. 1866	22,68	13,11	17,60	—	16,30	16,33	15,96	12,71	16,33
73	Turnau-Kralup-Prager . .	6,96	7,51	5,17	4,05	6,55	5,05	7,94	—	—	—	—	—	7,[illegible]
	C. Fremdländische Bahnen.													
74	Niederländische Staats-E. .	5,77	5,04	3,98	—	—	4,14	7,06	—	7,19	4,81	in Kol. 188d	—	4,[illegible]
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	1,66	—	—	—	—	—	—	1,13
76	Niederländische Rhein-E. .	8,87	8,33	5,46	—	5,46	6,13	10,70	—	12,68	12,99	13,50	5,48	13,30
77	a. Warschau-Wiener . . .	15,47	11,85	9,82	9,63	14,91	10,38	15,19	—	13,89	13,88	44,0	—	27,38
	b. Warschau-Bromberger .	8,92	7,06	7,15	6,11	7,30	6,74	12,80	—	13,49	10,56	10,33	—	10,61

A. Deutsche Eisenbahnen.

190	191		192				193	194				195	

Güter-Verkehr.

Verhältnisse.

Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich		Ueberschlägliche Verhältnißzahlen zur leicht. Vergleich. der		Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile:												
a. beim Personen-Verkehre	b. beim Güter-	a. Personen-	b. Güter-	a. für jede Person in der I. Klasse	b. II. Klasse	c. III. Klasse	d. IV. Klasse	e. für jeden Militair ꝛc.	für jede Person (ohne Unterschied der Klasse)	a. für jeden Zoll-Centner Eilgut	b. Postgut	c. Frachtgut d. Normalklasse (und sperr. Gut)	d. Frachtgut d. ermäßigten Klasse (excl. Kohlen)	e. Kohlen und Coaks	für jeden Z.-Centner Gut (Kol. 174) überhaupt	
Personenmeilen.	Centnermeilen.	Frequenz d. einz. Bahnlänge einhdt.		Sgr.				Sgr.		Pfge.		Pfge.		Pfge.		
124 938	1 984 537	12,5	198	5,61	4,08	2,75	—	—	3,11	12,0	—	6,36	2,58	in Kol. 194d	3,95	41
309 239	9 575 295	30,9	958	7,30	4,38	2,60	1,20	1,70	2,91	9,05	10,75	5,05	2,84	1,88	3,10	42
228 314*	4 987 007*	22,8	499	7,28	4,12	2,83	1,66	1,55	2,82	8,80	—	in Kol. 194d	3,32	1,90	3,08	43 a
126 590	2 928 275	12,7	293	6,58	4,32	3,16	1,58	1,45	2,65	9,30	—	" " 194d	3,62	2,60	3,50	- b
121 578	1 209 920	12,2	121	—	—	—	—	—	3,51	—	—	—	—	—	4,11	44
125 101	2 151 458	12,5	215	6,13	4,19	2,91	1,82	1,15	2,35	13,97	—	6,29	2,90	2,29	2,73	45
98 249	2 008 580	9,8	201	7,04	4,81	3,18	1,82	1,68	2,64	10,64	—	6,26	2,87	2,42	3,45	46
84 899	977 968	8,5	98	6,0	4,53	2,83	1,42	1,17	2,33	11,49	11,83	6,36	2,76	2,13	3,09	47
191 782	10 279 619	19,2	1028	5,18	3,15	1,97	—	—	2,39	8,57	—	4,29	2,16	1,61	1,89	48 a
150 030	8 222 664	15,0	822	6,10	3,21	1,54	—	—	2,13	8,58	—	4,29	2,16	1,54	1,73	- b
160 328	689 565	16,0	69	5,27	2,82	1,69	—	—	2,14	15,98	—	12,75	4,01	2,57	3,80	- c
—	—	—	—	5,28	2,91	1,97	—	—	2,05	15,40	—	11,14	3,67	2,36	3,91	- d
48 136	2 748 264	4,8	275	5,96	4,53	3,07	1,94	1,47	2,51	12,0	11,97	5,72	1,84	2,76	2,15	49
279 694	6 322 463	28,0	632	7,28	3,43	2,36	1,08	1,50	3,25	12,19	15,03	5,67	3,62	1,33	2,70	50
72 407	577 862	7,2	57	6,27	5,15	3,16	—	1,50	3,46	13,01*	—	5,96*	2,70	1,63	3,92	51
416 262	1 892 240	41,6	189	6,40	4,11	2,42	—	—	3,22	—	—	—	—	—	3,42	52
248 467	6 098 913	24,8	610	7,54	4,23	2,70	—	1,94	3,27	10,46	8,08	5,38	2,40	in Kol. 194d	3,0	53 a
87 053	2 069 277	8,7	207	7,41	3,57	2,51	—	1,91	2,81	11,21	—	in Kol. 194d	3,15	" " 194d	3,38	- b
66 985	756 172	6,7	76	6,11	4,55	3,16	1,57	1,46	2,33	10,71	12,05	6,38	2,71	1,86	2,86	54
45 611	3 861 804	4,6	386	8,59	6,30	4,33	—	1,74	4,30	11,92	—	5,13	3,07	1,92	2,70	55
109 105*	—	10,9	—	—	—	—	—	—	4,34	—	—	—	—	—	—	56
55 220	402 906	5,5	40	7,15	5,36	3,57	2,38	1,20	3,09	21,44	—	5,11	in Kol. 194c	3,38	4,49	57
85 961	5 043 218	8,6	501	7,12	5,40	3,55	—	1,35	3,82	10,83	—	3,96	—	2,76	3,41	58
51 365*	2 972 121	5,1	297	7,16	3,75	2,33	—	1,25	2,48	—	—	7,56	7,32	7,46	7,46	59
31 059*	10 233 046*	3,1	1023	—	—	—	—	—	2,80	11,28	—	6,86	4,65	3,83	4,08	60 a
48 391	1 714 593	4,8	171	—	—	—	—	—	2,97	33,36	—	6,76	4,56	4,08	4,32	- bc
20 223	868 858	2,0	87	7,51	5,71	3,83	—	0,94	3,98	21,69	—	4,21	2,98	2,24	3,55	61
89 767	4 326 466	9,0	433	8,09	6,06	4,04	—	1,35	4,28	20,19	—	6,49	5,22	3,78	4,74	62
61 226	4 369 914	6,1	437	7,50	5,79	3,61	—	2,08	3,61	31,23	—	8,58	5,46	4,33	4,70	63
252 163	16 611 916	25,2	1661	7,33	5,52	3,50	—	1,68	3,71	14,75	—	5,52	4,06	2,33	3,60	64
24 690	331 701	2,5	33	9,18	5,91	3,92	2,01	1,33	3,03	22,37	—	6,30	3,46	2,25	3,92	65
197 889	12 097 385	19,8	1210	8,37	6,49	3,91	—	2,35	4,47	9,61	—	5,92	2,40	1,72	2,57	66 a
8933	715 589	0,9	72	—	5,36	3,14	—	2,98	3,56	20,95	—	7,60	4,85	2,44	6,92	- b
58 501	1 786 859	5,9	179	—	—	—	—	—	4,18	—	—	—	—	—	4,26	67
33 386	4 855 007	3,3	486	7,22	5,55	3,84	—	1,31	3,93	25,26	—	6,52	4,27	3,87	4,03	68
222 135	12 611 801	22,2	1261	7,28	5,28	3,31	—	2,73	3,69	14,14	—	in Kol. 194d	2,98	2,23	2,90	69 a
155 106	11 420 116	15,5	1142	8,03	6,03	4,02	—	1,74	4,31	18,09	—		2,88	2,30	2,91	- b
85 813	4 939 547	8,6	494	8,19	5,87	3,90	—	1,53	3,69	13,38	—		3,54	2,21	3,61	- c
137 025	8 273 394	13,7	827	8,54	5,41	3,31	—	1,20	3,71	10,74	—	5,83	2,55	in Kol. 194d	2,75	70 a
96 260	1 849 708	9,6	185	8,27	6,03	3,68	—	1,62	4,33	21,71	—	6,16	3,58		4,17	- b
73 019	2 669 011	7,3	267	8,07	6,17	4,23	2,59	1,33	3,58	22,42	—	in Kol. 194d	4,57	in	4,65	71
79 789	3 248 276	8,0	325	7,0	5,97	4,74	i. K. 192c	1,25	4,20	22,32	—	4,25	3,48	3,12	3,84	72
95 538	2 921 591	9,6	292	7,09	5,25	4,02	2,43	1,41	3,32	22,73	—	—	—	—	3,89	73
95 317	809 299	9,6	81	5,68	4,32	2,57	—	—	3,01	9,37	—	4,11	2,05	in Kol. 194d	2,45	74
219 627	1 133 007	22,0	113	—	—	—	—	—	2,94	—	—	—	—	—	5,62	75
383 061	5 719 882	38,3	572	7,20	5,08	3,31	—	2,15	3,59	15,23	—	4,94	3,20	0,97	2,14	76
179 508	8 085 120	18,0	809	6,20	4,62	2,70	1,50	0,54	2,63	16,70	—	10,61	2,99	0,30	1,69	77 a
96 912	1 999 252	9,7	200	6,09	4,56	2,63	1,49	—	2,22	17,29	—	10,10	3,11	0,82	2,86	- b

		196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-Depeschen.	Gebührenfrei beförderte Staats-Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
		Anz.	Anzahl.		Thlr.	
	I. Staatsbahnen.					
1	Badische	—*	—	—	—	—
2	Bayerische	421	678 374	30 910	—	—
3	Braunschweigische	26	25 755	—	7147	5045
4	Friedrich-Franz-E.	7	2573	14	977	722
5	Main-Neckar-E.	16	9453	—	1379	1000
6	Oldenburgische	—	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	18	7888	566	1594	1191
8	Hannoversche	69	53 979	1689	15 265	10 794
9	Main-Weser-Bahn	24	18 624	612	3999	2828
10	Nassauische	32	32 199	1716	6632	4946
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	63	63 444	1904	6643	4874
12	Preuß. Ostbahn	64	45 270	1827	10 266	8017
13	Saarbrücker	19	13 174	188	3173	1729
14	Westfälische	37	17 555	622	3758	2668
15	Sächsische östliche	13	15 772	199	3349	1648
16	Sächsische westliche	49	42 293	482	14 194	4942
17	Württembergische	—*	—	—	—	—
	II. Privatbahnen					
	a) unter Staatsverwaltung.					
18	a. Bergisch-Märkische	94	55 963	1118	10 663	8648
	b. Hessische Nordbahn	18	7214	200	—	1131
19	a. Oberschlesische	20	21 392	278	4727	3233
	b. Breslau-Posen-Glogauer	16	16 787	148	3489	2531
	c. Stargard-Posener	10	6892	89	1657	1029
20	Rhein-Nahe-E.	18	9965*	144	2016	1281
21	Wilhelms-Bahn	17	10 830	72	1921	1542
22	a. Gößnitz-Geraer	1	410	3	87	54
	b. Greiz-Brunner	1	3004	78	959	751
23	a. Löbau-Zittauer	3	1825	1	—	257
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.					
24	Alberts-Bahn	—*	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—*	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	85	20 573	241	5690	3408
27	Berlin-Anhaltische	33	15 831	401	5257	3396
28	Berlin-Görlitzer	14	7757	114	1392	1078
29	a. Berlin-Hamburger	26	19 752	596	5690	3348
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	10	6014	210	2053	968
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	19	12 267	172	3748	2450
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	13	3059	82	982	620
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	19	5495	98	1759	1110
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	19	11 216	87	2114	1651
33	Frankfurt-Hanauer	8	164	—	44	44
34	Glückstadt-Elmshorner	—*	—	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	34	8793	—	2467	2467
36	Homburger	—	—	—	—	—
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	59	35 777	374	8182	6269
39	Leipzig-Dresdener	8	8190	103	1621	1572
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—*	—	—	—

		196	197	198	199	200
		III. Depeschen-Verkehr.				
		Für Privat-Depeschen eingerichtete Telegraphen-Stationen.	Aufgegebene Privat-	Gebührenfrei beförderte Staats- Depeschen.	Ueberhaupt erhobene Telegraphen-Gebühren.	Einnahme-Antheil der Bahn-Verwaltung.
	A. Deutsche Eisenbahnen.	Anz.	Anzahl.		Thlr.	
	II. Privatbahnen.					
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	6	2556*	126	743	326
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	9	3231	12	928	737
43	a. Magdeburg-Halberstädter	19	7592	53	1694	1348
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	7	1680	54	432	323
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—
45	Neisse-Brieger	3	551	5	97	71
46	Niederschlesische Zweigbahn .	8	3542	76	494	395
47	Ostpreußische Südbahn . .	21	5307	88	995	865
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . . .	5	3974	46	725	579
50	Rheinische	64*	63 975	591	18 118	8214
51	Schleswigsche	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	9	2918	95	660	660
53	a. Thüringische	27	15 106	270	3017	2226
	b. Werra-E.	18	10 862	—	2415	1682
54	Tilsit-Insterburger . . .	4	1205	14	222	174
	B. Oesterreichische Bahnen.					
55	Ungarische Nordbahn . .	—*	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	7	—	—	879	705
57	Böhmische Nordbahn . .	8	1807	—	408	263
58	Böhmische Westbahn . . .	18	11 096	271*	3258	1883
59	Brünn-Rossitzer	5	1949	—	374	285
60	Buschtêhrader (a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn . .)	6	1592	—	634	467
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	—*	—	—	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B. .	26	ca. 10 000	—	3532	1998
63	Graz-Köflacher	4	904	16	378	297
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	51	20 225	—	8669	5706
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	12	477	—	238	126
66	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .)	55	26 090	—	9546	3716
		—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	nicht netirt	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	1*	343	1	115	106
69	a. Oesterreichische nördliche .	43	14 907	515	6962	4604
	b. Oesterreichische südöstliche .	58	14 649	487	6789	4655
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	16	2458	120	1219	761
70	a. Südbahn, Oesterreichische	159	42 864	in Kol. 197	20 040	12 247
	b. Tiroler	33	4580	192	2429	1533
71	Süd-Norddeutsche . . .	20	9011	386	4408	2483
72	Theiß-Bahn	36	33 257	—	8671	4882
73	Turnau-Kralup-Prager . .	13	7971*	—	1472	1101
	C. Fremdländische Bahnen.					
74	Niederländische Staats-E. .	57	—	—	8538	8408
75	Lüttich-Mastrichter . . .	6	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	16	31 074	—	8298	5633
77	a. Warschau-Wiener . . .	25	11 954	554	9101	8293
	b. Warschau-Bromberger .	9	6477	123	5141	2593

IV. Finanz-

A. Deutsche Eisenbahnen.

A. Einnahmen.

		201					202	203		204	205
		Für Personen						Davon kommen			
		a. in der I. Klasse	b. in der II. Klasse	c. in der III. Klasse	d. in der IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militair, Auswanderer mit Extrazügen ꝛc.)	Zusammen für Personen-Beförderung.	a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.	Für Reise-gepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
	I. Staatsbahnen.	Thlr.				Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
1	Badische	218 562	778 103	1 240 366	—	22 268	2 259 299	1 635 834	623 465	174 079	3213
2	Bayerische	264 221	1 480 666	1 525 507	—	39 459	3 309 853	2 591 361	718 492	168 085	i. R. 213
3	Braunschweigische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	702 728	in Kol. 201c	59 578	762 306	261 834	500 472	25 724	i. R. 213
4	Friedrich-Franz-E.	4658	42 550	67 969	—	2545	117 722	39 702	78 020	4132	168
5	Main-Neckar-E.	62 535	211 392	182 375	—	2212	458 514	458 514	in Kol. 203a	49 638	455
6	Oldenburgische	1832	32 394	83 021	—	2042	119 289	111 105	8184	5889	89
7	Vebra-Hanauer	1086	12 835	72 905	85	2577	89 488	58 638	30 850	2618	154
8	Hannoversche	127 462	875 018	873 713	340 137	142 910	2 359 240	1 427 775	931 465	104 000	2333
9	Main-Weser-B.	70 864	382 587	353 305	—	18 142	824 898	428 199	396 699	54 382	904
10	Nassauische	37 253	114 457	180 797	—	5724	338 231	209 174	129 057	16 527	323
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	74 312	500 834	524 456	403 749	36 560	1 539 911	1 246 791	293 120	38 160	1638
12	Preuß. Ostbahn	225 481	1 011 504	758 032	485 711	80 424	2 561 152	2 009 457	551 695	137 859	3293
13	Saarbrücker	9248	55 873	126 376	63 581	5226	260 304	167 536	92 768	5475	355
14	Westfälische	11 798	111 286	259 934	89 741	13 519	486 278	348 110	138 168	10 730	855
15	Sächsische östliche	18 984	208 263	451 718	—	10 943	689 908 (1427*)	472 139 (1427*)	217 769	19 277	632
16	Sächsische westliche	36 486	463 519	815 997	—	18 985	1 334 987 (3516*)	1 075 034 (3516*)	259 953	36 045	1029
17	Württembergische	in Kol. 201c	in Kol. 201c	1 651 911	—	33 178	1 685 089	1 396 641	288 448	83 529	3744
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
18	a. Bergisch-Märkische	31 651	381 945	830 798	420 246	19 835	1 684 475	1 535 176	149 299	19 919	1549
	b. Hessische Nordbahn	19 635	132 819	143 982	—	6973	303 409	102 307	201 102	13 462	231
19	a. Oberschlesische	23 390	203 502	248 994	147 370	12 978	636 234	483 599	152 635	16 830	505
	b. Breslau-Posen-Glogauer	11 014	92 723	192 001	48 119	16 460	360 317	297 090	63 227	9929	436
	c. Stargard-Posener	7016	61 610	99 179	41 663	10 162	219 630	93 394	126 236	6948	375
20	Rhein-Nahe-E.	20 323	67 324	103 021	36 256	7537	234 461	104 821	129 640	6629	322
21	Wilhelms-Bahn	3335	25 357	40 693	45 018	2682	117 085	84 165	32 920	3005	103
22	a. Gößnitz-Geraer	206	8334	31 482	—	27*	40 049	15 980	24 069	680	25
	b. Greiz-Brunner	36	2161	6669	—	55*	8921	8784	137	397	13
23	a. Löbau-Zittauer	465	12 809	44 550	—	1286*	59 092	30 706	28 386	1073	42
	b. Zittau-Reichenberger	257	8290	33 870	—	179*	42 596	31 313	11 283	398	34
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	460	14 028	31 683	21 182	2608*	69 961	50 559	19 402	707	62
25	Altona-Kieler	13 587	166 546	426 681	—	19 096*	625 910	496 505	129 405	17 075	413
26	Bayerische Ostbahnen	30 574	285 086	589 632	—	115 318	1 020 610	1 020 610	in Kol. 203a	39 491	i. R. 213
27	Berlin-Anhaltische	63 653	517 514	525 405	23 390	25 961	1 155 923	725 077	430 846	36 450	1530
28	Berlin-Görlitzer	4810	51 739	112 906	89 649	10 988	270 092	269 329	763	5239	392
29	a. Berlin-Hamburger	56 891	420 657	327 514	215 486	33 630	1 054 178	833 460	220 718	36 992	i. R. 213
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	95 260	in Kol. 203b	95 260	6311*	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	73 486	394 516	338 451	151 408	55 043	1 012 904	603 542	409 362	28 655	1039
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	14 853	229 550	284 062	206 652	13 592	748 709	523 757	224 952	19 118	1320
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	1745	49 556	72 206	59 925	9987	193 419	99 416	94 003	5359	550
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	6320	81 535	122 097	87 226	9889	307 067	183 051	124 016	8997	732
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	7095	87 227*	223 377*	100 435	13 403*	431 537	383 514	48 023	9292	423
33	Frankfurt-Hanauer	7233	59 617	74 844	—	1250	142 944	94 239	48 705	6824	103
34	Glückstadt-Elmshorner	317	7695	36 933	—	539	45 484	16 675	28 809	1189	38
35	Hessische Ludwigs-E.	68 132	271 558	351 913	—	22 711	714 314	435 145	279 169	49 857*	882
36	Homburger	21 135	50 584	50 761	—	837	123 317	115 187	8130	6190	70
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	8532	8532	in Kol. 203a	316	17
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	145 199	640 552	413 540	458 142	89 258	1 746 691	1 054 553	692 138	67 206	1614
39	Leipzig-Dresdener	39 500	305 390	522 195	—	25 711	892 796	533 405 (6635*)	352 756	22 856	717
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	619	16 710	38 893	—	—	56 222	56 222	—	—	—

206	207		208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. Einnahmen.

Zusammen im Personen-Verkehre.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer Bahnlänge.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre.	Für Eilgüter b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Postgüter.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre.	Für Kohlen u. Coaks b. im direkten und Durchgangs-Verkehre.	Für Betriebsdienst- und Baugüter.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
2 436 591	*23 326*	*3097*	67 895	91 187	72 304*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1 468 219	1 444 681	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	1
3 477 938	*15 506*	*2059*	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	" " 211a	" " 211b	2 290 180	6 386 526	" " 211a	" " 211b	—	2
788 030	*22 658**	*3008**	7119	83 272	9153	30 047	425 973	217 968	1 326 638	" " 211a	" " 211b	234*	3
122 022	*7902*	*1049*	797	2811	940	4744	30 784	7188	39 292	952	703	—	4
508 607	*43 732*	*5805*	in Kol. 211a	in Kol. 211a	16 763	in Kol. 211a	in Kol. 211a	401 200*	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	2921*	5
125 267	*9756*	*1296*	3637	1621	1215	6517	6743	30 613	20 170	—	7402	9454	6
92 260	*6690*	*888*	1789	961	107	3736	5324	24 850	14 429	in Kol. 211a	in Kol. 211b	7052	7
2 465 573	*23 308*	*3095*	67 500	160 355	1895	228 951	709 836	809 564	1 806 946	91 936	675 219	68 550*	8
880 184	*33 302*	*4421*	11 042	78 243	37 416	35 330	288 995	154 034	649 723	3081	97 398	717	9
355 081	*14 158*	*1880*	3713	8264	237	19 846	50 421	215 793	132 681	8032	41 059	803	10
1 579 709	*21 867*	*2903*	50 087	83 848	3398	231 227	617 299	575 207	1 647 127	247 061	1 571 903	—	11
2 702 304	*22 190*	*2946*	151 958	52 373	8633	645 618	287 866	1 364 098	1 198 792	46 332	11 739	49 372*	12
266 134	*13 613*	*1807*	1551	8467	552	4002	29 140	60 446	361 324	386 832	432 918	801	13
497 863	*9690*	*1275*	6937	55 043	1666	23 021	189 851	138 729	875 662	6389	510 553	15 472	14
711 244	*25 851*	*3432*	39 939	28 280	—	157 792	256 007	412 143	1 219 934	in Kol. 211a	in Kol. 211b	1824	15
1 375 577	*19 556*	*2596*	95 884	95 898	—	294 786	423 422	2 011 004	1 071 880	" " 211a	" " 211b	20 037	16
1 772 362	*20 138*	*2674*	in Kol. 210a	in Kol. 210b	55 112	1 368 566	1 799 008	in Kol. 210a	in Kol. 210b	" " 210a	" " 210b	—	17
1 705 943	*22 038**	*2926*	71 031	86 370	25 611	138 079	233 036	1 737 431	943 407	1 795 007	739 594	40 125	18 a
317 102	*16 000*	*2125*	2553	43 874	1937	9712	196 720	39 402	651 700	in Kol. 211a	in Kol. 211b	2231	- b
653 569	*20 808**	*2763*	8555	16 999	1326	46 679	149 138	654 859	1 316 855	995 982	1 609 866	5196	19 a
370 682	*13 315*	*1767*	6165	7843	909	29 996	60 196	142 772	727 774	15	297 469	896	- b
226 953	*10 029*	*1331*	885	10 938	2383	3131	78 817	42 916	773 610	—	85 429	179	- c
241 412*	*15 088*	*2003*	1149	17 819	1818	2379	41 165	29 077	317 863	—	130 067	468	20
120 193	*5354*	*711*	919	3934	1323	11 870	52 775	68 745	390 025	270 858	89 399	7480	21
40 754	*8821*	*1170*	346	3020	—	757	18 381	2614	71 060	in Kol. 211a	in Kol. 211b	79	22 a
9331	*6861*	*911*	836	317	—	2430	956	9686	343			—	- b
60 207	*13 350*	*1772*	5099	952	—	21 275	7182	61 915	43 994			48	23 a
43 028	*12 121*	*1609*	2616	538	—	14 713	9879	71 790	24 808			—	- b
70 730	*39 294**	*5216**	386	863	—	1580	5329	6059	21 777	141 459	9446	1315	24
643 398	*19 616*	*2604*	30 354*	16 762*	15 861	139 954*	107 680*	204 961	51 544	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	25
1 060 101	*13 024*	*1729*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	12 563	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	3 514 603	" " 211b	" " 211b	—	26
1 193 903	*24 294*	*3225*	60 613	84 062	9825	229 289	451 573	425 488	526 483	177 261	73 618	—	27
275 723	*9990*	*1326*	15 086	75	2249	63 512	8417	197 148	48 373	26 322	10 323	—	28
1 091 170	*27 472*	*3647*	75 914	57 730	18 760	490 408	732 211	242 671	664 342	7590	4192	—	29 a
101 571	*48 399*	*6452*	in Kol. 211b	in Kol. 211b	6749	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	128 557	in Kol. 211b	in Kol. 211b	—	- b
1 042 628	*53 359*	*7085*	26 736	75 738	7556	274 868	679 082	94 892	283 204	11 286	37 599	—	30
769 147	*25 906*	*3440*	19 536	19 617	10 258	71 288	75 295	267 256	503 670	7069	4283	16 705	31 a
199 328	*8742*	*1161*	1116	5635	3616	3981	26 338	46 513	109 634	1833	9612	3224	- b
316 796	*10 397*	*1380*	3673	7847	3858	7355	27 255	86 464	77 551	5758	4850	6486	- c
441 252	*19 273*	*2559*	8205	4331	in Kol. 210	37 829	25 359	260 816	107 468	450 369	127 517	—	32
149 871	*27 449*	*3644*	2447	5437	2085	7541	31 558	23 757	111 809	s. K. 210 u. 211	s. K. 210 u. 211	—	33
46 711	*10 380*	*1378*	529	1650	1270	1891	8599	2864	13 753	3586	623	—	34
765 053	*26 976*	*3581*	19 287	49 702	22 253	17 005	152 488	154 671	790 538	in Kol. 211a	in Kol. 211b	13 079	35
129 577	*53 766*	*7138*	1202	117	118	in Kol. 211a	in Kol. 211b	5253	353	4898	1117	—	36
8865	*10 356*	*1375*	in Kol. 210a	in Kol. 210a	—	10 509	" " 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	in Kol. 210a	—	37
1 815 511	*25 818*	*3428*	33 936	143 213	8413	78 946	487 014	1 373 628	1 167 525	1 663 288	1 424 396	149 962	38
916 369	*38 928*	*5168*	37 437	58 043	12 492	77 998	354 059	248 924	893 378	50 789	132 901	—	39
56 222	*70 278*	*9331*	—	—	—	—	—	—	—	1763	—	—	40

IV. Finanz-

A. Deutsche Eisenbahnen.

A. Einnahmen.

		201					202	203		204	205
		Für Personen					Zusammen für Personen-Beförderung.	Davon kommen		Für Reisegepäck.	Für Hunde (der Reisenden).
		a. in der I. Klasse	b. in der II. Klasse	c. in der III. Klasse	d. in der IV. Klasse	e. zu ermäßigten Fahrpreisen (Militairs, Auswanderer mit Gepäckzügen ꝛc.)		a. auf den Binnen-Verkehr.	b. auf den direkten und Durchgangs-Verkehr.		
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.
	II. Privatbahnen.										
41	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	4420	59 743	124 701	—	2761*	191 625	167 704	23 921	4666	169
42	Magdeb.-Köth.-Halle-Leipz.	15 178	162 791	296 598	68 059	17 958	560 584	366 618	193 966	10 510	389
43	a. Magdeburg-Halberstädter	23 750	152 122	236 978	76 884	19 261	508 995	281 941	227 054	12 971	551
	b. Magdeb.-Wittenbergesche.	2443	36 671	77 779	33 708	9034	159 635	122 967	36 668	3616	431
44	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	275 379	160 755	114 624	9250	i. R. 21
45	Neisse-Brieger	1241	12 169	21 404	21 247	4413	60 474	33 460	27 014	1546	58
46	Niederschlesische Zweigbahn .	1647	17 893	31 675	27 435	3512	82 162	38 747	43 415	1931	76
47	Ostpreußische Südbahn . .	1449	28 278	61 853	38 174	2913	132 667	131 867	800	2382	190
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	7952	120 006	240 718	—	13 524	382 200	245 526	136 674	15 827	468
	b. Pfälzische Maximiliansb..	2802	26 436	60 715	—	2648	92 601	67 275	25 326	4306	100
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	234	6080	17 236	—	301	23 851	22 378	1473	972	36
	d. Pfälzische Nordbahnen .	16	712	4153	—	70	4953	4953	—	98	3
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	1202	7940	17 364	22 343	793	49 642	41 715	7927	771	50
50	Rheinische	580 007	783 785	768 360	18 622	36 482*	2 187 256	1 253 988	933 268	106 591	1752
51	Schleswigsche.	4272	55 926	189 357	—	5393	254 948	126 660	128 288	7412	i. R. 21
52	Taunus-E.	31 057	131 111	137 995	—	1733*	301 896	256 190	45 706	16 167	277
53	a. Thüringische	56 644	437 212	523 682	—	33 873	1 051 411	621 029	430 382	37 139	931
	b. Werra-E.	4289	54 162	119 613	—	7533	185 597	137 296	48 301	12 565	i. R. 21
54	Tilsit-Insterburger . . .	413	8278	13 132	14 758	763	37 344	26 941	10 403	947	41
	B. Oesterreichische Bahnen.										
55	Ungarische Nordbahn . .	7201	51 085	60 358	—	3568	122 212	122 212	—	3463	in Kol. 204
56	Aussig-Teplitzer	1984	18 557	37 614	—	402	58 557	58 557	in Kol. 203a	1350	
57	Böhmische Nordbahn . .	828	3443	15 856	13 406	48	33 581	15 497	18 084	734	
58	Böhmische Westbahn . .	16 771	76 641	191 658	—	6977 998*	293 045	245 418	47 627	10 539*	
59	Brünn-Rossitzer	154	2486	9666	—	360	12 666	12 666	—	386	3
60	Buschtéhrader a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	9379	9379	in Kol. 203a	293	i. R. 21
							39 152	39 152	—	1013	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	693	9247	13 404	—	786	24 110	16 622	7488	632	20
62	Galizische Carl-Ludwig-B. .	34 420	184 753	357 496	—	22 854	599 523	512 344	87 179	30 632*	817
63	Graz-Köflacher	227	4351	33 889	—	685	39 152	39 152	—	377	i. R. 20
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	175 459	812 597	1 274 782	—	226 976	2 489 814	1 714 549	775 265	107 330	1026
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	1667	7339	19 958	14 781	1317	45 112	40 025	5087	1503	37
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	193 994	668 309	557 139	—	260 526	1 679 968	1 254 680	425 288	63 390	941
		—	3874	12 092	—	2485	18 451	18 451	—	515	1
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	11 300	86 756	173 165	—	14 614	285 835	233 912	51 923	12 982	114
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	905	14 136	18 780	—	1516	35 337	18 145	17 192	982	35
69	a. Oesterreichische nördliche .	104 084	571 678	685 852	—	443 463*	1 705 077	977 690	727 387	72 496*	621
	b. Oesterreichische südöstliche	214 900	865 835	785 758	—	187 365*	2 053 858	1 029 394	1 024 464	88 962*	637
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	6903	66 963	120 469	—	26 759*	221 094	207 825	13 269	7327*	207
70	a. Südbahn, Oesterreichische	420 603	1 051 356	1 929 859	—	160 464	3 562 282	3 499 223*	63 059*	108 985	i. R. 21
	b. Tiroler	62 454	184 073	288 285	—	18 358	533 170	472 065*	81 105*	21 211	2
71	Süd-Norddeutsche . . .	4821	39 379	114 686	76 159	4636	239 681	194 815	44 866	5918	—
72	Theiß-Bahn	37 621	305 251	453 246	19 904	47 733	863 755	383 951	479 804	33 721*	365
73	Turnau-Kralup-Prager . .	3969	20 259	60 914	35 682	1090	121 914	46 274	75 640	2940	i. R. 20
	C. Fremdländische Bahnen.										
74	Niederländische Staats-E. .	—*	—	—	—	—	945 777	945 777	in Kol. 203a	34 386	1051
75	Lüttich-Mastrichter . . .	7222	18 335	57 217	—	390	83 164	74 836	8328	31 09	i. R. 21
76	Niederländische Rhein-E. .	189 648	316 604	313 062	—	247 116	1 066 430	820 059	246 371	34 046 24 246*	1548
77	a. Warschau-Wiener. . .	44 150	213 175	275 738	185 591	10 347	729 001	663 970	65 031	32 242	865
	b. Warschau-Bromberger .	11 467	56 917	59 692	43 617	1483	173 176	161 089	12 087	8972	206

206	207		208		209	210		211		212		213	

Ergebnisse.

(Forts.) A. Einnahmen.

Zusammen im Personen-Verkehre. Thlr.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge. Thlr.	pro Kilometer Thlr.	Für Eilgüter a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Eilgüter b. im directen und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Postgüter. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der Normalklasse (u. sperr. Güter) b. im directen und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Frachtgüter der erm. Klasse (excl. Kohlen) b. im directen und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks a. im Binnen-Verkehre. Thlr.	Für Kohlen u. Coaks b. im directen und Durchgangs-Verkehre. Thlr.	Für Betriebsdienst- und Baugüter. Thlr.	
196 451	*13 456*	*1786*	7262	5974	1419	111 397	31 836	118 838	27 505	in Kol. 211a	in Kol. 211b	—	41
571 483	*29 519*	*3919*	25 094	65 821	4688	92 629	280 435	363 194	576 674	128 875	58 171	—	42
522 517	*21 292*	*2827*	24 602	33 653	4130	in Kol. 211a	in Kol. 211b	295 949	523 449	92 067	81 536	—	43a
163 682	*11 462*	*1522*	9228	24 144	1425	" " 211a	" " 211b	149 393	183 265	10 723	14 169	—	- b
284 629	*14 770*	*1961*	i. K. 210a	i. K. 210b	2306	83 811	182 330	in Kol. 210a	in Kol. 210b	in Kol. 210a	in Kol. 210b	—	44
62 078	*10 045*	*1331*	392	1739	—	536	7054	8298	37 214	35	45 508	—	45
84 169	*8860*	*1176*	1511	5606	245	7860	26 433	35 946	81 163	3162	11 595	—	46
135 239	*6639*	*881*	1900	83	1649	31 766	701	119 390	6755	8772	33	13 674	47
398 495	*16 604*	*2205*	6487	20 143	—	7823	42 300	135 773	443 800	299 563	347 351	—	48a
97 007	*11 604*	*1540*	1625	3861	—	3087	7697	40 674	98 366	18 505	170 620	—	- b
24 859	*12 038*	*1599*	647	368	—	372	358	6580	2873	3767	—	—	- c
5060	*1324*	*176*	130	—	—	202	—	3300	—	1161	—	—	- d
50 463	*4126*	*548*	1810	827	143	894	3673	56 004	64 781	45 603	27 785	3551	49
2 295 599	*31 870*	*4231*	43 295	114 457	98 869	67 181	366 564	691 702	1 263 781	575 528	301 393	23 144	50
262 360	*8585*	*1140*	3238*	12 203*	14 943	24 515*	67 265*	35 555	45 980	3708	—	—	51
318 340	*47 442*	*6342*	i. K. 211a	i. K. 211a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	123 496	in Kol. 211a	in Kol. 211a		in Kol. 211a	—	52
1 089 481	*28 225*	*3747*	35 518	94 032	3573	107 924	420 160	326 677	976 120			" " 211b	2422	53a
198 162	*8726*	*1159*	6751	17 936	945	in Kol. 211a	in Kol. 211b	93 933	348 308			" " 211b	—	- b
38 332	*5351*	*711*	310	610	604	1863	2691	25 483	7297	2190	80	—	54
125 675	*7686*	*1020*	2517	i. K. 208a	—	76 904	4950	208 329	13 913	121 173	45 653	—	55
59 907	*16 148**	*2144*	4530	i. K. 208a	—	26 738	in Kol. 210a	32 794	in Kol. 211a	354 739	in Kol. 212a	—	56
34 315	*5816*	*772*	22	1084	—	2224	18 227			—	8092	19 008	57
303 584	*11 387*	*1512*	4550	3451	—	411 925	338 989			308 371	192 137	—	58
13 055	*4351**	*578*	—	—	—	15 136	17 740	in Kol. 210a	in Kol. 210b	132 764	67 036	15 840	59
9672	*3140**	*417*	326	i. K. 208a	—	10 401	in Kol. 210a	4938	in Kol. 211a	440 976	in Kol. 212a	—	60a
40 165	*4916*	*653*	229	—	—	8209	—	11 080	—	149 958	—	—	- b c
24 962	*3776*	*369*	157	1916	—	6560	30 031	3279	23 720	—	11 326	—	61
630 472	*13 469*	*1789*	7077	28 068	—	in Kol. 210b	479 990	in Kol. 211b	2 130 623	in Kol. 212b	20 162	—	62
39 529	*7444*	*988*	572	—	—	6229	8731	20 614	19 852	197 839	46 275	—	63
2 598 170	*32 569*	*4324*	123 740	120 971	7000	456 017	1 370 548	1 857 210	5 352 317	2 310 437	832 971	—	64
46 652	*2392*	*343*	372	311	—	13 856	5849	31 753	1917	4562	3638	—	65
1 744 299	*30 639*	*4068*	81 180	71 718	—	445 625	2367	558 819	3 614 440	106 412	40 931	—	66a
18 967	*1092*	*145*	896	—	—	199 816	4948	30 955	2201	17	—	—	- b
298 931	*8514*	*1130*	3730	4145	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	763 051	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	67
36 352	*4499*	*597*	297	838	—	20 047	7667	21 398	8238	378 199	2160	—	68
1 778 194	*28 537*	*3789*	51 522	117 644	—			5 268 693		901 206		12 226	69a
2 143 457	*23 261*	*3088*	48 528	148 404	—			7 976 207		334 578		36 699	- b
228 628	*10 924*	*1450*	26 632	4900	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	988 857	in Kol. 211a	16 381	in Kol. 211b in Kol. 212a	277	- c
3 671 267	*17 481*	*2321*	363 370*	41 541*	—	1 090 729*	53 556*	10 982 038*	723 189*	in Kol. 211a		—	70a
574 381	*14 440*	*1917*	40 367*	11 754*	—	185 917*	—	432 481*	182 505*	" " 211a		—	- b
245 599	*8924*	*1185*	i. K. 208b	20 121	—	in Kol. 211b	in Kol. 211b	in Kol. 211b	928 149	" " 211b		—	71
897 844	*11 614*	*1542*	4126	47 992	—	47 558	387 802	443 176	1 573 495	2064	18 566	—	72
124 854	*10 838*	*1438*	5240	i. K. 208a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	358 866	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	73
981 214	*9905*	*1315*	i. K. 211a*	i. K. 211a	—	in Kol. 211a	in Kol. 211a	545 267	in Kol. 211a	in Kol. 211a	in Kol. 211a	—	74
86 273	*22 351*	*2967*	1421	1326	—	7881	10 992	4099	23 583	6815	12 167	—	75
1 126 270	*48 462*	*6434*	110 844	71 699	13 023	18 934	76 504	80 146	237 949	4790	190 860	66 232	76
762 108	*16 425*	*2181*	13 905	9953	—	88 237	136 815	542 612	304 833	548 395	111 559	28 462	77a
182 351	*9256*	*1229*	4087	1918	—	23 159	43 899	122 230	88 932	18 828	8412	14 612	- b

(Forts.) **IV. Finanz-**

(Forts.) **A. Einnahmen.**

A. Deutsche Eisenbahnen.

		214			215		216	217	218		219
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Neben-Erträge (Lagergeld, Provisionen, Frachtzuschlag ꝛc.)	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.)
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge (Kinderwagen, Schlitten ꝛc.)	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile Bahnlänge	pro Kilometer	
	I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
1	Badische	2576	i. R. 205 u. 211	i. R. 205 u. 211	9807	97 935	26 220	3 280 824	*31 407*	*4170*	399 533
2	Bayerische	4170	—	i. R. 214a	in Kol. 215b	259 822	in Kol. 211	8 940 698	*39 862*	*5292*	418 416*
3	Braunschweigische	2119	i. R. 214c	17 010		78 156	36 786	2 234 475	*64 246**	*8530**	20 769
4	Friedrich-Franz-E.	667	—	in R. 210		10 281	999	100 158	*6487*	*861*	21 156
5	Main-Neckar-E.	1161	i. R. 211a	i. R. 211a		10 230	—	432 275	*37 169*	*4933*	89 984
6	Oldenburgische	330	27	676	1621	5744	1788	97 558	*7598*	*1009*	15 316
7	Bebra-Hanauer	129	—	—	206	1805	1635	62 023	*4498*	*597*	32 622
8	Hannoversche	6486	—	5416	47 330	150 964	55 546	4 886 494	*46 195*	*6133*	508 468
9	Main-Weser-B.	1156	4737	10 585	12 112	13 676	12 825	1 411 068	*53 389*	*7087*	53 417
10	Nassauische	351	111	258	795	5823	9657	497 844	*19 850*	*2636*	96 527
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	4201	20 845	—	16 416	59 718	79 717	5 208 054	*72 094*	*9572*	475 792
12	Preuß. Ostbahn	14 029	123 275	42	55 860	270 393	54 817	4 335 227	*35 599*	*4725*	358 805
13	Saarbrücker	123	353	—	2839	15 952	8209	1 313 509	*67 187*	*8919*	234 430
14	Westfälische	3036	6381	i. R. 214b	8942*	46 983	7282	1 895 947	*36 559*	*4854*	182 903
15	Sächsische östliche	600	3977	253	2436	40 538	61 925	2 225 648	*80 903*	*10 741*	189 896
16	Sächsische westliche	2095	8162	900	4500	34 384	45 384	4 108 336	*58 407*	*7755*	263 590
17	Württembergische	2931	286	163	i. R. 215b	128 794	32 718	3 387 578	*38 491*	*5110*	286 810
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
18	a. Bergisch-Märkische	212*	i. R. 214c	8387	i. R. 215b	79 848	267 622	6 165 760	*77 352*	*10 270*	690 536
	b. Hessische Nordbahn	2946	4077	in R. 211	4868	7050	4133	971 203	*49 001*	*6506*	194*
19	a. Oberschlesische	1661	4901	240	5122	21 320	74 480	4 913 159	*144 974*	*19 248*	752 321
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1537	4519	175	3687	17 705	11 761	1 313 419	*47 177*	*6263*	176 808
	c. Stargard-Posener	976	3423	181	4382	21 134	10 125	1 038 509	*45 890*	*6093*	95 063
20	Rhein-Nahe-E.	338	1108	—	2391	28 491	4179	578 312*	*36 145*	*4798*	68 564*
21	Wilhelms-Bahn	248	243	—	628	2564	4822	905 833	*36 614*	*4861*	157 967
22	a. Gößnitz-Geraer	13	—	42	20	478	449	97 259	*21 052*	*2795*	11 049
	b. Greiz-Brunner	—	—	5	2	144	223	14 942	*10 987*	*1459*	3398
23	a. Löbau-Zittauer	44	65	21	113	1240	870	142 818	*31 667*	*4204*	10 844
	b. Zittau-Reichenberger	21	51	13	40	925	825	126 219	*35 555*	*4720*	10 438
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	51	61	244	21	579	21 243	210 413	*41 339*	*5488*	17 747
25	Altona-Kieler	3358	—	—	i. R. 215b	84 951	26 806	682 231	*20 800*	*2762*	25 647
26	Bayerische Ostbahnen	1341	—	—	" " 215b	129 085	in Kol. 211b	3 657 592	*44 933*	*5966*	742 563
27	Berlin-Anhaltische	1766	7918	11 874	16 170	49 635	10 182	2 135 757	*43 460*	*5770*	114 656
28	Berlin-Görlitzer	214	56	—	1029	8514	3617	384 935	*13 947*	*1852*	57 787
29	a. Berlin-Hamburger	1618	in Kol. 211	in R. 211	i. R. 215b	181 574	28 423	2 505 433	*63 077*	*8375*	115 672
	b. Hamburg-Bergedorfer	i. R. 214b	735	i. R. 214b	" " 215b	14 862	—	150 903	*72 202*	*9586*	69 702*
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1835	—	—	10 018	39 770	—	1 542 584	*78 945*	*10 482*	79 514
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	2927	1761	—	7775	72 058	57 963	1 137 461	*38 312*	*5087*	53 086*
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	672	—	—	2421	18 064	4229	236 888	*10 390*	*1379*	28 152*
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	1653	—	—	3165	22 922	6414	265 251	*8705*	*1156*	40 050*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	935*	—	—	1311	7704	8992	1 040 836	*45 461*	*6036*	80 165
33	Frankfurt-Hanauer	62	—	—	in Kol. 215b	12 180	1872	198 748	*36 401*	*4833*	12 830*
34	Glückstadt-Elmshorner	141	—	—		3470	1648	40 024	*8894*	*1181*	3481
35	Hessische Ludwigs-E.	528	—	—		55 553	15 938	1 291 042	*45 523*	*6044*	40 434
36	Homburger	13	—	—	19	146	405	13 641	*5660*	*751*	3433
37	Kirchheimer	5	—	—	i. R. 215b	285	41	10 840	*12 664*	*1681*	2084
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	1730	10 775	7936	20 662	123 537	75 725	6 770 686	*96 284*	*12 783*	1 200 765*
39	Leipzig-Dresdener	1823	1715	—	6109	38 914	72 282*	1 986 864	*84 404*	*11 206*	283 787
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	183	—	1946	*2433*	*323*	4007

220	221		222			223	224	225	226	227	228	229	

Ergebnisse.

							B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.						
	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen									
Summe aller Einnahmen.	a. pro Meile Bahnlänge.		b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)	Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	Unterhaltung der Brücken und Durchlässe.	Unterhaltung der Gebäude.	Unterhaltung der Telegraphen.	Unterhaltung der übrigen Anlagen.	Unterhaltung des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.			Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.		
6 116 948	58 558	7774	9,26	39,83	53,64	6,53	299 082	617 615	18 497	47 938	—*	45 680	1447	1
12 837 052*	57 234	7599	9,35	27,09	69,65	3,26	565 256	1 271 748	24 060	18 676	11 428	86 646	24 736	2
3 043 274	87 501*	11 617*	9,95	25,90	73,42	0,68	237 970	256 453	s. A. 224	58 511	4313	10 987	8813	3
243 336	15 760	2092	5,65	50,13	41,16	8,69	25 627	19 046	265	2114	357*	2558	1050	4
1 030 866	88 639	11 769	12,41	49,24	41,93	8,73	44 426	81 385	554	18 165	1078	1193	1084	5
238 141	18 547	2463	6,31	52,60	40,97	6,43	24 458	13 201	1689	827	313	215	338	6
186 905	13 553	1799	5,30	49,26	33,19	17,45	50 352	27 010	1624	1772	23	2240	821	7
7 860 535	74 310	9866	11,03	31,37	62,16	6,47	456 729	552 029	16 901	76 816	20 287	124 731	66 378	8
2 344 669*	88 712	11 776	12,27	37,34	60,18	2,28	143 429	156 043	826	8584	932	17 203	3478	9
949 452	37 857	5027	6,43	37,40	52,43	10,17	115 525	46 286*	2853	5662	1136	7949	1610	10
7 263 555	100 548	13 349	11,99	21,75	71,70	6,55	449 835	711 751	13 140	171 280	13 141	9403	10 724	11
7 396 336	60 735	8064	12,75	36,54	58,61	4,85	459 917	480 252	26 681	89 055	29 011	74 289	13 598	12
1 814 073	92 791	12 317	11,30	14,67	72,41	12,92	104 156	199 719	8872	21 925	4515	28 575	4111	13
2 576 713	49 686	6596	8,60	19,32	73,58	7,10	222 531	275 540*	14 699	33 645*	8152*	40 986*	4616	14
3 126 790	113 660	15 090	15,45	22,75	71,18	6,07	104 865	176 489	2329	17 496	1779	12 074	3267	15
5 747 443	81 709	10 848	9,69	23,93	71,48	4,59	232 977	665 833	25 860	62 272	9748	37 996	8125	16
5 446 750	61 888	8217	9,69	32,54	62,19	5,27	221 255	710 480	16 939	73 246	—*	65 634	5527	17
9 850 737	98 972	13 140	11,0	20,34	72,45	7,01	648 103	355 080	11 987	41 676	20 824	111 044	26 857	18
6 319 049	186 457	24 755	18,10	10,35	77,75	11,90	236 431	136 127	18 133	27 601	8660	60 034	14 269	19a
1 860 909	66 843	8875	13,26	19,91	70,59	9,51	118 397	61 842	9495	24 025	6800	23 949	2306	- b
1 360 525	60 120	7982	12,07	16,69	76,32	6,99	79 882	41 118	1317	12 862	4447	7880	2373	- c
888 288*	55 518	7370	7,22	27,18	65,10	7,72	76 209	215 003	13 223	5276	3921	21 758	2953	20
1 183 993	47 857	6354	13,92	10,15	76,51	13,34	46 260	35 776	1857	4322	2051	12 138	3267	21
149 062	32 264	4283	8,63	27,34	65,25	7,41	12 251	4253	448	1657	849	394	s. A. 233	22a
27 671	20 346	2702	3,92	33,73	54,0	12,28	3745	739	6	564	53	166	s. A. 234	- b
213 869	47 421	6296	9,65	28,15	66,78	5,07	11 602	13 081	347	2955	166	1946	538	23a
179 685	50 615	6720	10,71	23,95	70,24	5,81	12 056	35 729	507	4159	508	2473	527	- b
298 890	58 721	7796	7,83	23,67	70,10	5,93	13 525	21 213	247	1256	294	4112	s. A. 233	24
1 351 276	41 197	5470	11,02	47,61	50,49	1,90	123 123	115 536	5265	21 759	2042	10 191	2976	25
5 460 256*	67 079*	8906*	11,90*	19,41	66,99	13,60	295 555	238 589	9373	41 863	5733	7326	1160	26
3 444 318	70 088	9305	14,98	34,66	62,01	3,33	269 171	70 357	10 043	—	9264	3173	9912	27
718 445	26 031	3456	8,04	38,36	53,56	8,01	63 950	14 058	62	1994	1096	2529	960	28
3 712 275	93 461	12 408	13,92	29,29	67,19	3,12	169 775	184 613	9280	96 279	17 483	5455	9367	29a
322 176	154 151	20 466	—	31,53	46,84	21,63	—	—	—	—	—	—	—	- b
2 664 726	136 373	18 106	14,08	39,13	57,88	2,99	137 596	156 539	19 289	19 139	10 470	—	—	30
1 959 694	66 005	8763	12,21	39,25	58,04	2,71	130 349	58 338	1500	24 843	7309	in Kol. 227	3316	31a
464 368	20 367	2704	6,60	42,92	51,01	6,06	59 850	16 562	1623	18 228	4096		1987	- b
622 097	20 417	2711	6,65	50,92	42,64	6,44	89 388	20 759	461	18 782	3766		2648	- c
1 562 253	68 235	9059	12,94	28,25	66,62	5,13	80 929	62 767	4153	12 051	6379	28 424	6970	32
361 449	66 199	8789	10,01	41,47	54,99	3,54	2165*	8270*	160	3673*	410	1415	844	33
90 216	20 048	2662	8,57	51,75	44,36	3,86	10 395	4092	1677	1143	54	2293	314	34
2 096 529	73 925	9815	8,77	36,49	61,58	1,93	103 571	18 320	s. A. 224	7952	7203	s. A. 227	1304	35
146 651	60 851	8079	9,36	88,36	9,30	2,34	9357	4735	308	1540	210	1604	216	36
21 789	25 454	3379	5,29	40,69	49,75	9,56	1506	120	36	62	—	28	—	37
9 786 962	139 177	18 478	12,45	18,55	69,18	12,27	453 440	827 500*	10 818	25 885	25 997	54 594	13 598	38
3 187 020	135 387	17 975	15,25	28,75	62,34	8,91	97 740	259 913	s. A. 224	33 490	s. A. 226	52 432	4772	39
62 175	77 719	10 318	7,39	90,43	3,13	6,44	2231	994	—	748	47	—	218	40

(Forts.) **IV. Finanz-**

(Forts.) **A. Einnahmen.**

		214			215		216	217	218		219
		Für Fahrzeuge aller Art:			Für Thiere:		Neben-Erträge (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag ꝛc.).	Zusammen im Güter-Verkehre.	Durchschnittlich		Aus sonstigen Quellen (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien u. s. w.).
		a. für Equipagen.	b. für Eisenbahn-Fahrzeuge.	c. für sonstige Fahrzeuge (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.).	a. für Pferde.	b. für Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.			pro Meile	pro Kilometer Bahnlänge	
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
	A. Deutsche Eisenbahnen.										
	II. Privatbahnen.										
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	279	—	L. R. 214a	405	6740	15 293	326 948	*22 394*	*2973*	19 367
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1213	3083	—	6957	45 127	57 607	1 709 568	*88 304*	*11 724*	184 448
43	a. Magdeburg-Halberstädter	842	—	—	4655	27 279	—	1 088 162	*44 342*	*5887*	192 287
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	331	—	—	4565	18 677	—	415 920	*29 126*	*3866*	27 535
44	Mecklenburgische	720	—	—	L. R. 215b	19 668	674	289 509	*15 024*	*1995*	14 882
45	Neisse-Brieger	96	18	650	656	1430	3332	106 958	*17 307*	*2298*	10 696
46	Niederschlesische Zweigbahn .	173	—	69	482	6321	2529	183 095	*19 273*	*2559*	22 879
47	Ostpreußische Südbahn . .	397	—	—	994	4273	8086	198 473	*9743*	*1294*	24 195
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	221	—	—	in Kol. 215b	19 035	3773	1 326 269	*55 261*	*7338*	125 940
	b. Pfälzische Maximiliansb.	51	—	—		2886	1267	348 639	*41 703*	*5537*	21 013
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	1	—	—		546	123	15 635	*7571*	*1006*	3339
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—		283	62	7658	*2003*	*267*	18 370*
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	51	—	—	179	3651	9639	218 591	*17 877*	*2373*	112 041
50	Rheinische	2892	5755	L. R. 214b	13 064	69 639	79 749	3 717 013	*51 601*	*6852*	199 382*
51	Schleswigsche	858	—	—	L. R. 215b	76 448	3584	288 297	*9437*	*1253*	17 332
52	Taunus-E.	54	—	—	L. R. 215b	2624	1298	127 472	*18 997*	*2539*	18 542*
53	a. Thüringische	4110	4722	—	10 732	30 490	11 742	2 028 222	*52 544*	*6976*	260 109
	b. Werra-E.	L. R. 208 u. 211	L. R. 208 u. 211	—	L. R. 215b	15 847	2531	486 251	*21 411*	*2843*	47 276
54	Tilsit-Insterburger . . .	70	—	—	L. R. 215b	2916	1419	45 533	*6359*	*844*	9328*
	B. Oesterreichische Bahnen.										
55	Ungarische Nordbahn . .	4007	—	—	840	487	—	478 773	*29 282*	*3888*	1509
56	Aussig-Teplitzer	147	—	—	54	437	L. R. 208–212	419 439	*67 218*	*8924*	11 864
57	Böhmische Nordbahn . .	127	—	18	58	291	183	49 334	*8362*	*1109*	26 344
58	Böhmische Westbahn . .	2463	2721	—	406	17 320	11 817	1 294 150	*18 542*	*6444*	85 523
59	Brünn-Rossitzer	8	—	—	24	114	L. R. 210–215	248 662	*66 310*	*8804*	1668
60	Buschtêh-rader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Weltrubka c. Pferde-Bahn . . }	2	—	—	9	61	14 108	470 821	*111 569*	*14 812*	16 088
		—	—	—	—	100	286	169 862	*20 791*	*2760*	5970
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	95	—	—	71	313	49	77 537	*5625*	*1145*	6177
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	L. R. 201 u. 211b	L. R. 211b	L. R. 201 u. 211b	L. R. 201 u. 211b	L. R. 211b	L. R. 211b	2 665 920	*56 952*	*7562*	85 295
63	Graz-Köflacher	14	—	L. R. 210a	35	192	260	300 613	*56 612*	*7515*	3703
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	8900	43 076	—	25 583	777 771	497 545	13 784 086	*172 791*	*22 941*	428 003
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	50	—	—	127	848	723	64 296	*3538*	*472*	3221
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	7126	10 446	982	23 616	193 847	99 480	5 256 989	*92 341*	*12 260*	787 166
		98	—	—	—	—	4555	243 486	*14 018*	*1861*	2891
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	L. R. 211a	L. R. 211a	L. R. 211a	L. R. 211a	L. R. 211a	27 636	798 562	*22 744*	*3019*	51 103
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	293	848	—	15	218	5	440 223	*54 483*	*7233*	821
69	a. Oesterreichische nördliche .	6161	—	—	11 259	240 855	198 311	6 807 877	*109 258*	*14 506*	23 090
	b. Oesterreichische südöstliche	33 618	—	—	15 355	598 608	230 442	9 422 439	*102 251*	*13 575*	20 291
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	698	—	—	3348	45 014	41 087	1 127 194	*53 856*	*7150*	36 597
70	a. Südbahn, Oesterreichische	15 884	L. R. 214a	L. R. 214a	23 467	130 974	L. R. 208–215	13 424 748	*63 924*	*8487*	174 149
	b. Tiroler	1291	L. R. 214a	L. R. 214a	2415	10 904	L. R. 208–215	867 634	*21 836*	*2899*	7781
71	Süd-Norddeutsche . . .	L. R. 208 u. 211b	—	—	L. R. 208 u. 211b	L. R. 211b	17 967	966 237	*35 110*	*4661*	87 208
72	Theiß-Bahn	6609	—	—	7601	203 087	L. R. 208–215	2 742 076	*35 469*	*4709*	195 325*
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	L. R. 204	L. R. 211a	5739	369 845	*32 104*	*4259*	27 678
	C. Fremdländische Bahnen.										
74	Niederländische Staats-E. .	1412	L. R. 214a	—	L. R. 215b	52 788	90 120	689 587	*6961*	*924*	77 892
75	Lüttich-Mastrichter . . .	11	—	—	L. R. 215b	4333	1135	73 763	*19 110*	*2537*	7080
76	Niederländische Rhein-E. .	1720	416	—	9499	41 863	135 977	1 060 456	*45 630*	*6058*	167 762
77	a. Warschau-Wiener . .	4862	1513	1635	L. R. 215b	12 912	38 627	1 844 320	*39 748*	*5277*	161 122
	b. Warschau-Bromberger .	1114	—	39	L. R. 215b	5053	13 077	345 360	*17 531*	*2327*	132 090

220	221			222			223	224	225	226	227	228	229	

Ergebnisse.

							B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.							
	Durchschnittlich			Von den Einnahmen (Kol. 220) kommen			Besoldung der Bahn-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Unterhaltung			Unterhaltung			
Summe aller Einnahmen.	a. pro Meile Bahnlänge.		b. pro Nutzmeile.	a. auf den Personenverkehr (Kol. 206)	b. auf den Güterverkehr (Kol. 217)	c. auf sonstige Quellen (Kol. 219)		des Bahndamms, d. Schienen und Schwellen.	der Brücken und Durchlässe.	der Gebäude.	der Telegraphen.	der übrigen Anlagen.	des Inventars und der Geräthe.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.			Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.		
542 766	37 176	4936	12,73	36,19	60,24	3,57	30 802	33 162	1109	8942	1531	7552	2105	41
2 465 499	127 350	16 908	15,42	23,18	69,34	7,48	85 228	57 681	i. R. 224	16 422	9659	i. R. 227	2194	42
1 802 966	73 470	9754	13,34	28,98	60,35	10,67	153 711	42 552	706	24 986	12 679	11 999	5228	43a
607 137	42 517	5646	11,49	26,96	68,50	4,54	69 831	29 378	3254	7934	1466	7444	3570	- b
589 020	30 567	4058	9,08	48,32	49,15	2,53	46 934	27 650	2552	12 518	2415	8118	3022	44
179 732	29 083	3861	10,93	34,54	59,51	5,95	15 290	5350	i. R. 224	1952	555	713	732	45
290 143	30 541	4055	12,69	29,01	63,11	7,88	20 813	6503	409	1485	512	1624	502	46
357 907	17 570	2333	7,20	37,79	55,43	6,76	44 247	17 626	1014	2380	747	2326	1362	47
1 850 704	77 112	10 239	8,93	21,33	71,67	6,80	111 285	125 445	21 663	11 277	451	952	5106	48a
466 659	55 820	7411	6,98	20,79	74,71	4,50	36 123	12 285	2152	3348	34	319	334	- b
43 833	21 227	2819	5,33	56,71	35,67	7,62	9376	1731	2182	949	20	266	179	- c
31 088	6138	1032	9,92	16,28	24,63	59,09	3168	—	—	—	3	—	15	- d
381 095	31 161	4137	9,63	13,24	57,36	29,40	25 409	13 508	872	2899	187	5618	731	49
6 211 994	86 241	11 450	10,99	36,93	59,84	3,21	415 083	222 660	4384	23 095	53 089	51 344	12 666	50
567 989	18 586	2467	6,34	46,19	50,76	3,05	35 796	53 754	—	5527	1654	3912	320	51
464 354	69 203	9252	9,26	68,55	27,43	4,0	17 525	9389	221	5614	321	1365	512	52
3 377 812	87 508	11 618	11,34	32,23	60,05	7,70	164 993	346 880*	6767	22 267	3708	18 817	14 187	53a
731 689	32 219	4277	10,33	27,09	66,46	6,46	58 357	118 393	1038	3539	1606	4168	3706	- b
93 193	13 016	1728	7,35	41,13	48,86	10,01	10 744	8550	432	1476	139	1227	266	54
605 957	37 062	4921	10,91	20,73	79,01	0,26	23 870	23 381	i. R. 224	i. R. 224	i. R. 224	i. R. 224	i. R. 234	55
491 210	78 719*	10 451*	18,96	12,18	85,40	2,42	13 157	33 918	281	6264	331	5305	2219	56
109 993	18 643	2474	11,94	31,20	44,85	23,95	—	—	—	—	—	—	—	57
1 683 257	63 138	8383	16,35	18,04	76,88	5,08	38 532	183 621	6463	25 610*	1985	10 442	2720	58
263 385	70 236	9325	38,39	4,96	94,41	0,63	7766	8183	1118	5340	518	1021	1021	59
496 581	117 673	15 623	—	1,95	94,81	3,24	10 706*	37 508	1921	2791	i. R. 252	—	1426*	60a
215 997	26 438	3510	—	18,60	78,61	2,76	9253*	37 302	3099	1998	i. R. 252	121	549*	- bc
108 676	12 039	1605	9,30	23,97	71,34	5,69	11 207	31 167	1252	1588	16	136	828	61
3 381 687	72 243	9592	23,34	18,65	78,84	2,51	94 386	169 423	36 444	42 147	4677	29 253	7956	62
343 845	64 754	8596	14,63	11,30	87,42	1,08	9283	25 489	4862	8585	338	4263	320	63
16 810 259	210 726	27 978	26,37	15,46	82,0	2,54	231 312	747 313	86 979	78 867	11 505	9535	—*	64
114 169	6318	835	8,35	40,86	56,32	2,82	7958	1640	—	121	179	19	28	65
7 788 454	136 808	18 164	17,78	22,40	67,50	10,10	137 631	616 267	14 156	67 446	3112	26 027	i. R. 234	66a
265 344	15 276	2028	—	7,15	91,77	1,08	14 076	24 110	1805	1882	—	567	i. R. 234	- b
1 148 596	32 714	4343	15,51	26,03	69,52	4,45	46 343	67 266	15 175	12 003	882	14 853	1028	67
477 396	59 083	7844	23,65	7,62	92,21	0,17	21 852	42 258	301	8628	523	—	4153	68
8 609 161	138 167	18 344	17,76	20,65	79,09	0,26	127 913	774 693	19 381	65 303	8747	34 041	20 295	69a
11 586 187	125 732	16 693	21,20	18,50	81,32	0,18	169 386	802 692	29 282	86 297	8246	46 730	23 173	- b
1 392 419	66 528	8833	21,73	16,42	80,96	2,62	29 252	181 370	3420	16 399	1365	8178	2147	- c
17 270 164	82 235	10 918	14,32	21,26	77,73	1,01	239 921	632 113	45 373	92 413	5168	68 611	34 594	70a
1 449 796	36 445	4839	10,75	39,62	59,84	0,54	45 573	65 281	9666	8715	i. R. 228	9177	i. R. 231–235	- b
1 299 044	47 203	6267	12,04	18,21	74,38	6,71	51 460	123 584	9567	13 495	4392	7618	3653	71
3 835 245*	49 608	6586	24,25	23,41	71,50	5,09	114 776	185 853	i. R. 224	48 623	2567	5857	8993	72
522 377	45 345	6017	15,33	23,90	70,80	5,30	15 266	13 881	556	1373	809	1944	1044	73
1 748 693	17 653	2344	6,0	56,11	39,44	4,45	202 976	15 736	2469	10 029	2946	8905	3699	74
167 116	43 294	5748	6,34	51,82	44,14	4,24	9911	5285	1745	681	21	—	305	75
2 354 488	101 312	13 451	12,26	47,84	45,04	7,12	6304	139 823	3300	20 325	3595	38 576	i. R. 224 u. 226	76
2 767 550	59 645	7919	12,24	27,34	66,61	5,82	153 887	29 964	1500	77 614	10 868	8346	10 369	77a
659 801	33 492	4447	10,45	27,64	52,34	20,02	49 957	64 855	877	62 714	2762	417	4341	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) IV. Finanz=

(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung. | 2) Für

		230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
		Heizung der Wärterlokale.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Kosten: Feuerung der Lokomotiven.	Kosten: Schmieren der Maschinen und Tender.
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.											
1	Badische	13 792*	3393	1438	2861	5615	1 057 358	*10 122*	*1344*	649 515	240 767	21 594
2	Bayerische	25 856	848	35 200	i. R. 231	34 272	2 098 726	*9357*	*1242*	928 676	871 576	73 056
3	Braunschweigische	7793*	1723	2085	8680	20 418	617 746	*17 762**	*2358**	179 875	240 308	16 726
4	Friedrich-Franz-E.	2171*	305	1464	i. R. 223	1137	56 094	*3633*	*482*	34 029	19 124	1441
5	Main-Neckar-E.	1570	2036	—	867	7205	159 563	*13 720*	*1822*	102 399	32 509	4863
6	Oldenburgische	91	214	—	18	526	41 890	*3262*	*433*	30 227	15 337	1210
7	Bebra-Hanauer	3602	—	75	259	942	88 720	*6434*	*854*	39 528	12 790	1521
8	Hannoversche	63 079*	1793	5598	3086	12 491	1 399 918	*13 234*	*1757*	508 926	440 562	16 518*
9	Main-Weser-B.	3516	588	1271	1124	11 702	348 696	*13 193*	*1751*	207 100	84 762	9147
10	Nassauische	7027*	77	155	1496	2002	191 778	*7647*	*1015*	98 533	33 431	2773
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	85 791	13 781	13 547	8154	75 194	1 575 741	*21 812*	*2896*	377 536	276 219	22 612
12	Preuß. Ostbahn	11 039	45 301*	19 206	4481	3301	1 256 131	*10 315*	*1369*	461 981	315 238	21 981
13	Saarbrücker	17 437*	103	358	401	1662	391 834	*20 043*	*2660*	148 490	61 374	9236
14	Westfälische	17 173*	318	908	2707	16 322	637 597	*12 295*	*1632*	228 681	110 965	11 532
15	Sächsische östliche	—	2455	1312*	709	6351	329 126	*11 964*	*1588*	399 901	100 563	4417*
16	Sächsische westliche	—	3855	9468*	1453	88 999	1 146 586	*16 301*	*2164*	736 687	180 775	17 811*
17	Württembergische	—	7961	1503	1899	3409	1 107 853	*12 588*	*1671*	476 827	318 259	48 945
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.											
18	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	95 459*	4950	4277	5110	8273	1 333 640	*13 399*	*1779*	1 101 321	226 190	56 461
19	a. Oberschlesische	44 460*	14 085	11 405	3198	89 362	663 765	*19 585*	*2600*	330 120	105 054	40 752
	b. Breslau-Posen-Glogauer	24 871*	4093	2345	2011	25 573	305 707	*10 981*	*1457*	110 771	37 064	14 868
	c. Stargard-Posener	14 012*	1959	2830	1687	13 676	184 043	*8133*	*1079*	93 144	26 494	4113
20	Rhein-Nahe-E.	8046	849	525	425	4294	352 482	*22 030*	*2925*	84 555	39 804	6370
21	Wilhelms-Bahn	—	8943	4080	411	11 861	130 966	*5294*	*703*	36 730	19 491	4473
22	a. Gößnitz-Geraer	i. R. 233	i. R. 233	i. R. 233	644	7055*	27 551	*5963*	*791*	17 233	7409	366*
	b. Greiz-Brunner	—	—	i. R. 234	i. R. 234	286	5559	*4088*	*543*	8338	1421	201*
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	219*	115	410	31 379	*6958*	*924*	36 366	13 352	751*
	b. Zittau-Reichenberger	—	4343	155*	106	386	60 949	*17 169*	*2279*	40 132	8838	497*
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	i. R. 233	i. R. 233	i. R. 233	1225	i. R. 233	41 872	*8226*	*1092*	38 569	9003	826
25	Altona-Kieler	2214	6428	994	—	11 878	302 406	*9220*	*1224*	82 598	51 158	3964
26	Bayerische Ostbahnen	23 987* 4854	8174	3082	737	8773	649 206	*7975*	*1059*	355 382	174 060	11 041
27	Berlin-Anhaltische	2142	14 138	3021	2289	8869	402 379	*8188*	*1087*	295 811*	128 316	28 820
28	Berlin-Görlitzer	1380	—	1113	2905	2818	92 865	*3365*	*447*	52 751	38 455	5277
29	a. Berlin-Hamburger	13 898	8558	i. R. 234	1161	19 986	535 855	*13 491*	*1791*	261 656	164 612	11 280
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	34 748	*16 636*	*2207*	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1919	1131	—	—	39 071*	385 154	*19 711*	*2617*	203 749	120 226	5933
31	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc.	in Sel. 234	10 350	2112	1525	18 924*	258 566	*8709*	*1156*	127 212	107 572*	6919*
	b. Hinterpommer.		1550	2464	703	6590*	113 653	*4984*	*662*	43 998	37 205*	2394*
	c. Vorpommersche		3852	1673	1013	11 681*	154 023	*5055*	*671*	54 920	46 441*	2987*
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	1647	5940	4752	556	8391	222 959	*9738*	*1292*	79 421	63 916	9541
33	Frankfurt-Hanauer	i. R. 244	6522*	192	i. R. 251	2005*	25 656	*4698*	*624*	69 232**	18 382	3270
34	Glückstadt-Elmshorner	55	956	21	6	4453*	25 459	*5658*	*751*	7006	3328	426
35	Hessische Ludwigs-E.	4897*	21 489	—	293	29 344*	194 373	*6854*	*910*	218 147	73 557	11 280
36	Homburger	1313	190	—	11	4956*	24 440	*10 141*	*1346*	7774	4903	240
37	Kirchheimer	—	132	—	—	—	1884	*2201*	*292*	3651	1870	316
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	7680	4799	2400	4272	338 946	1 769 929*	*25 170**	*3342**	781 383	261 273	43 956
39	Leipzig-Dresdener	1764	40 479*	2240	15 816	25 355	534 001	*22 685*	*3012*	333 816	108 512	39 845
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	151	1344	73	i. R. 258	1145	6951	*8689*	*1154*	6689	2730	385

240	241	242	243	244	245	246				247	248	

Ergebnisse.

die Transport-Verwaltung.

der Transportkräfte:						Reparaturkosten						
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.	Ergänzung der Transportmittel, (z. b. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- ꝛc. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	
27 120	12 006	12 819	12 060	93 923	34 418	210 549	in Kol. 246c	162 967	in Kol. 246c	—	63 850*	1
40 388	35 088	32 560	27 516	188 924	79 476	395 908	" " 246c	400 124		321 528	183 624*	2
in Kol. 239	10 101	in Kol. 241	29 339*	in Kol. 237	—	210 864	46 850	85 198		29 309	in Kol. 230	3
5224*	930	532	497	" " 237	—	8266	3953	6246	—	—	2659	4
7185	2536	3287	2299	17 200	11 422	12 860	9891	in Kol. 246b	—	89 184	7204	5
2984	969	414	179	in Kol. 237	1997	9860	627	1772	in Kol. 246c	—	2043	6
873	420	34	295	—	336	1867	in Kol. 246c	4872	" " 246c	—	873	7
70 694	30 157	8546	11 207*	128 830	154 081*	392 868	" " 246c	352 135	20 592	12 271	in Kol. 230	8
13 108	2847	3357	2992	26 476	26 534	104 202	20 538	45 732	—	—	8381	9
12 112	2052	2299	1507	5446	16 940	27 839*	12 662*	31 011*	—	—	726	10
38 996	21 215	6809	25 516	181 206	270 521	317 770	49 407	229 13 4	—	560 558	22 329	11
49 931	17 992	9522	14 488	68 384	102 670	280 120	68 459	107 316	1513	310 979	72 806	12
18 438	7912	2416	3119	12 481	25 513	91 782	in Kol. 246c	140 038	15 497	in Kol. 246	in Kol. 230	13
17 124	3514	732	4883	23 536	60 326	77 403	11 718	60 896	21 077	284 586	11 477	14
1445*	10 574*	654*	7989	69 475	15 488	79 546	24 444	59 971	—	—	7302	15
5803*	12 842*	592*	14 494	105 078	22 594	87 388	37 268	97 714	281	—	5801	16
37 057	11 266	8066	1587	32 485	31 630	198 432	in Kol. 246c	217 651	in Kol. 246c	13 146	129 915	17
81 097	18 518	13 615	21 166	123 934	12 892	214 491	in Kol. 246c	242 078	11 769	—	in Kol. 230	18
8542	6411	2622	12 734	48 874	61 996	148 208	in Kol. 246c enth.	129 218	—	—	—	19a
3014	1968	906	4492	17 243	21 690	52 290		39 672	—	—	—	- b
11 115	2281	1270	4613	6747	12 701	30 455		18 879	3889	—	—	- c
10 007	5078	1710	1527	6482	4053	77 036		36 540	10 440	—	in Kol. 230	20
5888	5119	638	2103	2756	30 975	20 652		28 223	677	—	861	21
163*	231*	29*	—	—	3245	—	—	—	—	—	—	22a
49*	49*	25*	—	—	108	340	in Kol. 246c	109	—	—	—	- b
137*	701*	27*	809	2896	1300	6472	2161	5273	—	—	735	23a
91*	464*	18*	740	5895	1126	4284	1431	3490	—	—	927	- b
389	1865	144	in Kol. 244	10 053	in Kol. 244	8544	in Kol. 246c	9109	—	—	—*	24
2885	1299	2441	2044	64 674	9659	38 390	15 820	30 802	—	—	7453	25
in Kol. 252	13 122	in Kol. 241	in Kol. 252	30 327	44 742	106 868	in Kol. 246c	105 405	in Kol. 246c	—	445	26
in Kol. 239	27 421	in Kol. 241	26 733*	51 624	716	39 325	" " 246c	87 398	" " 246c	—	11 322	27
9454	9965	1658	2531*	11 993	16 092	10 466	2462	6818	—	—	2101	28
21 105	13 575	10 914	22 951*	205 149*	67 356*	125 562	42 130	110 769	—	249 756	10 503*	29a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
1755	7532	1088	6375	52 255*	10 077	61 008	28 146	47 952	—	—	—	30
15 100	1277*	4857	4246	58 560	14 053	40 957	13 942	14 622	—	—	4428	31a
5222	442*	1679	1469	20 254	4861	22 035	4654	9993	—	—	1531	- b
6519	552*	2097	1833	25 282	6067	25 333	7348	14 181	—	—	1912	- c
11 303	4218	13 632	1794	12 035	1307	45 255	8407	65 064	—	—	231	32
i. 237 u. 239	800	in Kol. 237	4709*	in Kol. 237	6602*	14 615	9828	in Kol. 246b	—	—	1717*	33
62	89	14	53	" " 237	1584	1822	1500	1164	120	—	764	34
12 818	1959	4292	1472	36 784	31 607*	34 457	in Kol. 246c	24 712	—	—	22 081*	35
895	74	660	245	1493	4586	1824	3497	221	8	—	633	36
134	42	61	35	401	53	111	21	—	—	—	in Kol. 239	37
59 086	24 241	13 644	17 732	154 067	120 172	258 232*	in Kol. 246c	467 088*	103 253*	—	44 402	38
in Kol. 239	in Kol. 239	in Kol. 239	22 821*	—	—	36 827	" " 246c	98 004	—	84 038	11 210	39
212*	115	230	88	—	—	725	2060	—	48	1565	297	40

(Forts.) IV. Finanz-

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) B. Ausgaben. 1) Für die Bahnverwaltung.

		230	231	232	233	234	235	236		237	238	239
		Heizung der Wärterlokale.	Grundsteuer, Feuerversicherung ꝛc.	Reinigen der Bahn vom Schnee.	Büreaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	2) Für Besoldung der Betriebs-Beamten incl. Dienstkleidung ꝛc.	Kosten Feuerung der Lokomotiven.	Schmier der Maschine und Tender.
	II. Privatbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	2171	1957	—	140	3136	92 607	*6343*	*842*	42 847	31 189	1901
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	10 370*	10 410*	838	i. R. 234	14 635*	207 437	*10 715*	*1423*	108 337	89 865	7929
43	a. Magdeburg-Halberstädter	5205	32 614	2920	—	6764	299 364	*12 199*	*1619*	126 875	101 906	19 107
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	2500	5170	820	—	2723	134 090	*9390*	*1247*	36 673	33 735	7815
44	Mecklenburgische	1159	1062	1956	217	1560	109 163	*5665*	*752*	57 712	23 164	2265
45	Neisse-Brieger	242	119	38	98	709	25 798	*4425**	*588**	11 307	8136	753
46	Niederschlesische Zweigbahn	280	259	133	—	1368	33 888	*3567*	*474*	19 068	14 545	1249
47	Ostpreußische Südbahn	795	43	1747	565	378	73 230	*3595*	*476*	30 250	27 242	6575
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	10 618*	5543	321	—	2764	295 425	*12 309*	*1634*	124 387	76 048	7895
	b. Pfälzische Maximiliansb.	2694*	2224	i. R. 234	in Kol. 234	175	59 688	*7140*	*948*	48 044	20 692	2085
	c. Neustadt-Dürkheimer	542*	279	i. R. 234		136	15 660	*7583*	*1001*	6061	2117	200
	d. Pfälzische Nordbahnen	—	110	—		20	3316	565	115	2567	780	11
49	Rechte Oder-Ufer-E.	502	221	2097	108	2016	54 168	*4429*	*588*	36 269	12 435	3582
50	Rheinische	3806	24 893	—*	8144	76 468*	895 632	*12 434*	*1651*	428 041	162 167	26 524
51	Schleswigsche	211	6635	—	i. R. 234	7335	115 144	*3768*	*500*	35 782	31 848	1799
52	Taunus-E.	521*	3242	115	95	428	39 348	*5864*	*781*	49 327	16 737	4399
53	a. Thüringische	2900	4006	3004	2680	4878	595 087	*15 417*	*2047*	203 102	145 087	14 543
	b. Werra-E.	1435	1154	16	484	2218	196 114	*8636*	*1147*	50 895	42 664	2540
54	Tilsit-Insterburger	660*	117	708	327	9	24 655	*3443*	*457*	7855	6972	420
	B. Oesterreichische Bahnen.											
55	Ungarische Nordbahn	i. R. 234	i. R. 234	i. R. 234	i. R. 234	3571	50 822	*3108*	*413*	67 824	23 561	i. R. 234
56	Aussig-Teplitzer	225	1755	204	114	—	63 773	*10 220*	*1357*	35 130	6579	2738
57	Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	16 944	*2872*	*381*	32 496	6097	i. R. 234
58	Böhmische Westbahn	1017	6513	1328	398	6813*	285 444	*10 707*	*1421*	96 160	33 593	8659
59	Brünn-Rossitzer	—	i. R. 260 u. 271	214	1078	220	26 479	*7061*	*937*	20 299	4783	520
60	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno	i. R. 223	i. R. 257	i. R. 224	124	1544	56 020	*13 275*	*1762*	21 375	10 923	i. R. 23
	Buschtêhrader b. Prag-Wejhybka	i. R. 223 u. 249	i. R. 257	i. R. 224	51	—	52 373	*6410*	*851*	20 211	14 187	i. R. 23
	Buschtêhrader c. Pferde-Bahn											
61	Fünfkirchen-Barcs'er	—	966	—	124	744	48 030	5342	709	14 942	9334	4316
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	i. R. 223	5333*	28 092	2394	111 677*	531 782	*11 360*	*1508*	297 306	84 905	4153
63	Graz-Köflacher	i. R. 226	1666*	1077	503	381	56 772	*10 691*	*1419*	16 082	4816	1926
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	4953	—	34 578	15 310	9039	1 229 391	*15 411*	*2046*	1 112 190	283 901	36 519
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	404	141	243	11 033	611	81	26 764	5659	1112
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	i. R. 234	21 638	2173	3679	5800	897 929	*15 772*	*2094*	784 112	357 765	41 288
	Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	i. R. 234	2833	2119	168	484	48 044	*2766*	*367*	54 779*	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	1973	1428	12 686	145	15 048	188 830	*5378*	*714*	82 585	49 171	2206
68	Mohacs-Fünfkirchener	677	293	600	32	—	79 317	*9816*	*1303*	23 989	16 324	4555
69	a. Oesterreichische nördliche	—*	—*	16 172	2987	26 059	1 095 591	*17 583*	*2335*	737 913	185 693	27 642
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	—*	10 737	6213	44 311	1 227 067	*13 316*	*1768*	940 019	339 596	26 223
	c. Wien-Neu-Szönyer	—*	—*	10 995	860	12 245	266 231	*12 768*	*1695*	149 987	71 672	2965
70	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	100 200	12 276	237 800	1 468 469	*6992*	*928*	1 709 382	638 426	61 827
	b. Tiroler	—	—	48 781	1044	43 133	231 370	*5816*	*772*	70 180	164 670	7889
71	Süd-Norddeutsche	142	7786	11 523	530	9268	243 018	*8831*	*1172*	141 866	53 698	7986
72	Theiß-Bahn	i. R. 223	19 759*	2675	4332	4265	397 700	*5144*	*684*	355 414	179 930	9636
73	Turnau-Kralup-Prager	—	554	701	30	70	36 228	*3145*	*417*	31 931	13 773	3286
	C. Fremdländische Bahnen.											
74	Niederländische Staats-E.	—	8637	—	2538	20 841	278 776	*2814*	*372*	294 663	83 293	16 408
75	Lüttich-Mastrichter	—	2642	—	—	8032*	28 622	*7415*	*984*	31 736*	5250	3041
76	Niederländische Rhein-E.	—	5814	i. R. 224	i. R. 224 u. 226	i. R. 224	217 737	*9369*	*1244*	160 651	69 103	12 973
77	a. Warschau-Wiener	26 983*	—	5913	7046	1545	333 975	*7198*	*956*	191 575	93 341	16 382
	b. Warschau-Bromberger	4416*	—	1578	1720	3262	196 899	*9995*	*1327*	45 187	28 881	4118

240	241	242	243	244	245	246				247	248	
Ergebnisse.												
die Transport-Verwaltung.												
der Transportkräfte:						Reparaturkosten				Ergänzung der Transportmittel, (d. h. soweit dies aus den laufenden Betriebs-Einnahmen und nicht aus dem Reserve- rc. Fonds geschehen ist).	Heizung und Reinigung der Betriebs-Lokale.	
Putzen der Maschinen und Tender.	Schmieren der Wagen.	Reinigen der Wagen.	Beleuchtung der Züge.	Güterverladung.	Sonstige Kosten.	a. der Lokomotiven und Tender.	b. der Personenwagen.	c. der Lastwagen.	d. der sonstigen Transportmittel.			
Thlr.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.				Thlr.	Thlr.	
4531	680	14 464*	4576	46 668	756	15 909	6223	9743	—	—	2504	41
14 155	2124	31 664	8502	128 203	4270	53 579	20 697	59 536	—	—	838	42
l. R. 239	9241	l. R. 241	l. R. 241	37 862	6536	38 294	8042	47 708	—	—	13 792	43a
l. R. 239	3315	l. R. 241	l. R. 241	9645	2369	24 478	3892	12 836	—	—	4714	- b
560	777	8	1319	3585	1100	20 617	7096	16 554	—	—	4679	44
1137	2037*	l. R. 241	322	1657	718	3445	820	2697	905	—	1247	45
1394	200	359	448	6866*	—	5148	2575	4027	14	—	1759	46
l. R. 239	2925	l. R. 241	868	2686	13 388	10 424	in Kol. 246c	4139	l. R. 246c	—	5560	47
11 801	4629	2454	3542	in Kol. 252 enth.	—	27 462		53 502	230	433	12 666	48a
3488	1186	603	1056		—	9291		15 111	80	158	6540	- b
397	89	63	55		—	722	719*	l. R. 246b	—	16	265	- c
149	34	28	27		l. R. 252	274	—	126	5	—	210	- d
l. R. 239	1253	136	406	8041	569	11 177	1011	6301	—	—	744	49
46 013	l. R. 242	17 567	9200	132 243*	62 420	65 073	in Kol. 246c	66 358	—	—	37 414	50
981	1250	—	520	15 249*	1590	12 917		15 104	l. R. 246c	—	2573	51
l. R. 239	3713	l. R. 241	457	11 546	31 108*	5118		11 257	2250	8651	3567	52
21 887	3297	4727	4134	46 042	50 132	157 624*	34 509*	109 551*	—	—	30 400	53a
6381	398	230	1486	25 558*	15 105	38 499	l. R. 246c	26 212	—	—	6612*	- b
666	494	1111	l. R. 245	818	1091	1426	l. R. 246c	1385	128	—	351	54
l. R. 245	l. R. 245	l. R. 245	l. R. 245	l. R. 245	16 525	47 361	l. R. 246a	l. R. 246a	—	—	123	55
l. R. 239	1204	3201	224	5900	24 401	12 196	1957	12 307	l. R. 246c	—	2707	56
l. R. 237	l. R. 237	l. R. 237	l. R. 237	l. R. 237	l. R. 237	383	2	915	—	—	—	57
3340	1796	1669	1755	17 767	12 621*	41 672	12 653	55 932	24	—	7792	58
l. R. 239	270	326	108	6180	4395*	10 454	1526	8034	74	—	1242	59
l. R. 238	l. R. 238	l. R. 243	825	5605	2896	9377	980	6485	—	—	2999	60a
l. R. 238	l. R. 238	1321	l. R. 237	l. R. 237	577	4850	1432	6939	121	—	2434	- bc
l. R. 239	827	156	174	6533	91	1598	761	1502	15	—	907	61
l. R. 237 u. 239	19 435	12 686	2922	l. R. 237	24 781	106 408	22 014	166 016	3716	—	24 740	62
732	657	213	903	17 614	833	10 079	2352	2480	43	—	158	63
22 177	25 401	21 503	15 231	213 477	85 749	467 321	89 883	387 251	—	—	34 018*	64
l. R. 239	533	576	204	—	799	177	83	253	75	—	1282	65
l. R. 239	27 702	12 214	7841	l. R. 237	65 565	227 160	61 026	126 509	639	444 177	35 910	66a
—	1168	l. R. 241	—	—	126 150*	—	901	14 136	61	—	1361	- b
—	4483	3274	1397	39 027	14 375	23 840	9384	19 658	1030	—	11 005	67
605	1577	463	465	23 154	4198	13 898	1177	16 660	1241	—	164	68
in Kol. 239	21 519	in Kol. 241 enthalten	7585	80 202	9260	254 274	56 575	330 405	481	—	31 289	69a
	34 092		8578	123 679	26 972	293 270	65 266	499 764	423	—	33 716	- b
	1804		1140	20 418	6905	59 986	9157	55 620	52	—	6866	- c
5701	37 009		21 372	600 824	21 373	369 075	137 497	258 849	—	—	99 558	70a
1515	1562		—	—	4658	31 183	30 987	29 329	—	—	5743	- b
l. R. 239	1851	1509	2038	l. R. 237	27 696	76 028	23 149	56 381	—	—	1151	71
l. R. 239	21 645	l. R. 241	2135	11 444	9489	72 414	30 425	63 426	446	—	5152	72
1047	978	548	577	5280	1781	2943	1463	5225	14	—	2813	73
3143*	6347*	2298	3391	—	11 689	53 711	l. R. 246c	50 641	l. R. 246c	—	13 788	74
l. R. 246a	l. R. 239	l. R. 246b	691	l. R. 237	1127	7194	5210	l. R. 246b	207	1005	454	75
l. R. 239	14 508	l. R. 241	775	131 451*	4710	56 835	33 279	55 791	—	20 571	1048	76
18 083	15 880	27 304	3694	14 015	5139	92 522	l. R. 246c	68 200	—	—	4039	77a
4833	6054	73	732	1375	7128	59 087	l. R. 246c	69 855	—	71 723	1843	- b

(Forts.) **IV. Finanz=**

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) B. **Ausgaben.** 2) Für die Transport-Verwaltung. | 3) Für die allge-

		249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güterverkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	Durchschnittlich b. pro Achsmeile.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
	I. Staatsbahnen.	Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
1	Badische	222 290	839	43 887	17 434	1 826 038	2,77	2,77	11 032	59 641	631	6506
2	Bayerische	167 088	5080	51 048	845 027	4 646 687	3,39	2,46	i. R. 256	54 884	124	21 784
3	Braunschweigische	in Kol. 252	716	14 895	77 259	941 940	3,03	2,14	7500	84 064	—	6200
4	Friedrich-Franz-E.	4239	9	1496	5678	94 323	2,19	3,46	4400	13 531	i. R. 258	1244
5	Main-Neckar-E.	29 639	3007	9849	2206	347 540	4,19	3,68	15 229	i. R. 255	—	3145
6	Oldenburgische	—	83	200	352	68 254	1,87	2,46	i. R. 256	12 204*	97	2121
7	Bebra-Hanauer	3510	33	3502	1517	71 971	2,13	3,39	3150	14 554	2	1900
8	Hannoversche	403 014	10 366	28 110	27 091	2 615 968	3,67	2,52	i. R. 256	146 835	2118	24 164
9	Main-Weser-B.	48 877*	1664	9413	8377	623 507	3,26	2,42	6816	40 400	294	6274
10	Nassauische	28 541	550	6876	8766	292 064	1,99	2,29	6238	20 907	65	1920
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	341 460	6979	39 523	64 532	2 852 322	4,63	2,41	7625	73 072	515	12 320
12	Preuß. Ostbahn	156 257	25 113	30 603	142 949	2 258 302	3,89	2,49	26 499	118 106	11 795	i. R. 255
13	Saarbrücker	116 997	120	6983	6015	666 461	4,13	3,71	3381	31 380	144	2651
14	Westfälische	222 886	1645	15 415	51 658	1 220 074	4,07	2,97	9549	52 730	277	8052
15	Sächsische östliche	129 573	937	13 682	64 253	981 214	4,85	2,9	i. R. 256	40 576	187	5558
16	Sächsische westliche	122 312	833	21 427	103 446	1 573 146	2,63	1,53	i. R. 256	66 610	421	5993
17	Württembergische	28 627	5945	25 470	36 581	1 621 889	2,90	2,74	10 050	32 822	700	4099
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.											
18	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	284 223	29 665	57 449	121 298	2 616 167	2,92	2,33	13 869	177 026	640	34 588
19	a. Oberschlesische	375 940	9642	12 797	105 761	1 398 671	4,01	1,58	3906	42 975	452	5803
	b. Breslau-Posen-Glogauer	115 421	3402	4515	58 602	485 918	3,46	1,80	3265	38 048	377	4850
	c. Stargard-Posener	122 435	6244	3048	25 869	373 297	3,31	1,95	i. R. 256	27 656	131	4440
20	Rhein-Nahe-E.	83 641	4987	4201	4197	380 628	3,09	3,02	6560*	26 484	53	2650
21	Wilhelms-Bahn	50 111	3964	3591	31 500	247 757	2,91	1,96	4670	15 434	923	3236
22	a. Gößnitz-Geraer	18 752	—	—	8250	55 678	3,23	2,35	in Kol. 256	2821	i. R. 258	3236
	b. Greiz-Brunner	1021	—	—	1186	12 847	1,82	3,73		3406	—	i. R. 256
23	a. Löbau-Zittauer	17 200	19	1051	2307	91 557	4,13	2,03		2718*	463	133
	b. Zittau-Reichenberger	11 846	126	2094	2975	84 974	5,06	2,85		2367*	3	434
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	4953	i. R. 251	13 885	i. R. 251	97 340	2,55	3,35	i. R. 256	5141	i. R. 258	2628
25	Altona-Kieler	13 564*	390	10 158	29 515	366 814	2,99	3,18	5628	19 088	2113	2345
26	Bayerische Ostbahnen	12 571	3272	1291	575 300*	1 433 826	3,11	2,43	10 301	36 263	284	13641
27	Berlin-Anhaltische	43 491	2202	21 850	8462	773 491	3,34	2,34	29 004	40 704	2917	2986
28	Berlin-Görlitzer	25 268	1169	4892	9388	210 740	2,36	2,0	11 000	26 794	1181	1673
29	a. Berlin-Hamburger	45 020	2587	16 037	29 898*	1 410 860	5,23	3,28	17 127	46 703	526	8465
	b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	91 489	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	1235	—	31 572	578 953	3,03	2,01	i. R. 256	48 627	283	5766
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	30 848*	668	5901	33 448*	484 610	3,04	2,46	6070	25 598	369	2201
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	10 669*	231	2041	11 569*	180 247	2,56	2,72	4649	19 605	282	1685
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	13 318*	288	2548	14 440*	226 066	2,42	2,72	6212	26 201	377	2253
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	28 101	373	5838	29 088	379 524	3,14	2,21	i. R. 256	28 789	1217	2497
33	Frankfurt-Hanauer	6158*	886	5193	10 658*	152 050	4,21	2,95	i. R. 256	5907	188	327
34	Glückstadt-Elmshorner	2022	—	633	1749	22 338	2,20	2,83	3167*	731	499	146
35	Hessische Ludwigs-E.	—	3938	10 216	24 590	511 910	2,14	2,13	i. R. 256	22 780	4698	1159
36	Homburger	427	691	1310	654	30 135	1,92	3,14	1203	1326	9	648
37	Kirchheimer	248	—	271	935	8149	1,98	6,85	298	i. R. 257	—	142
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	347 741	3658	29 502	107 215*	2 836 650*	3,61*	2,26*	—*	75 789	3026	8312
39	Leipzig-Dresdener	149 110	1350	8144	98 671*	992 348	4,75	2,74	i. R. 256	40 850	2376	2625
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	15 144	1,80	2,85	228	543	191	252

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung.

(Forts.) B. **Ausgaben.**

Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben.	Durchschnittlich a. pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	b. pro Nutzmeile.	Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen a. auf die Bahn-	b. auf die Transport-Verwaltung.	c. auf die allgemeine	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.			Procente.				
1796	7620	87 226	*835*	*111*	60 868	3 031 490	*29 021*	*3853*	*4,60*	35,59	61,47	2,94	49,56	1
1236	14 320	92 348	*412*	*55*	592 937	7 430 698*	*33 130*	*4399*	*5,41*	30,69	67,96	1,35	57,98	2
L. S. 258	16 118	113 882	*3274**	*435**	—	1 673 568	*48 119**	*6389**	*5,47*	36,91	56,98	6,81	54,99	3
579	1320	21 074	*1365*	*181*	—	171 491	*11 107*	*1475*	*3,98*	32,71	55,0	12,29	70,47	4
—	393	18 767	*1613*	*214*	—	525 870	*45 217*	*6003*	*6,33*	30,34	66,09	3,57	51,01	5
361	591	15 374*	*1197*	*159*	—	125 518	*9776*	*1298*	*3,43*	33,37	54,38	12,25	52,71	6
256	2245	22 116	*1604*	*213*	—	182 807	*13 256*	*1760*	*5,24*	48,53	39,37	12,10	97,81	7
4231	50 838	228 186	*2157*	*286*	—	4 244 072	*40 122*	*5327*	*5,95*	32,98	61,64	5,38	53,99	8
1741	18 164	73 689	*2788*	*370*	—	1 045 892	*39 572*	*5253*	*5,47*	33,34	59,61	7,05	44,61	9
1009	3740	33 879	*1351*	*179*	—	317 721*	*20 643*	*2741*	*3,51*	37,04	56,41	6,55	54,53	10
1908	74 386	169 826	*2351*	*312*	—	4 597 889	*63 647*	*8450*	*7,47*	34,27	62,04	3,69	63,30	11
4742	25 357	186 499	*1531*	*203*	—	3 700 932	*30 390*	*4035*	*6,37*	33,94	61,02	5,04	50,02	12
822	15 340	53 718	*2748*	*366*	39 232	1 151 245	*58 887*	*7817*	*7,17*	35,24	59,93	4,83	63,46*	13
1387	10 590*	82 585	*1592*	*211*	—	1 940 256	*37 413*	*4967*	*6,47*	32,86	62,88	4,26	75,30	14
1376	11 128	58 825	*2138*	*284*	97 055	1 466 220	*53 298*	*7076*	*7,25*	24,04	71,66	4,30	46,89	15
1974	3777	78 775	*1120*	*149*	76 088	2 874 593	*40 867*	*5426*	*4,85*	40,97	56,91	2,82	50,01	16
2647	17 120	67 438	*766*	*102*	14 119	2 811 299	*31 943*	*4241*	*5,002*	39,61	57,99	2,41	51,61	17
2486	108 512	337 121	*3387*	*450*	13 549*	4 300 477	*43 208*	*5737*	*4,60*	31,11	61,03	7,86	43,66	18
546	27 666	81 348	*2400*	*319*	—	2 143 784	*63 257*	*8398*	*6,14*	30,96	65,25	3,79	33,93	19a
456	20 896	67 892	*2439*	*324*	—	859 517	*30 873*	*4099*	*6,12*	35,57	56,54	7,89	46,18	- b
307	5420	37 954	*1677*	*223*	—	595 294	*26 306*	*3493*	*5,28*	30,92	62,71	6,37	43,75	- c
700	5655	42 102	*2631*	*349*	—	775 212*	*48 451*	*6432*	*6,30*	45,47	49,10	5,43	87,27	20
677	14 935	39 925	*1614*	*214*	5446	424 094	*17 142*	*2276*	*4,28*	31,28	59,18	9,54	35,82	21
L. S. 258	1779	7896	*1709*	*227*	—	91 125	*19 724*	*2619*	*5,29*	30,23	61,10	8,67	61,13	22a
L. S. 256	—	3406	*2504*	*333*	—	21 812	*16 038*	*2130*	*3,09*	25,49	58,90	15,61	78,83	- b
—	4134	7448	*1651*	*219*	—	130 384	*28 910*	*3838*	*5,18*	24,07	70,22	5,71	60,97	23a
42	696	3542	*998*	*132*	—	149 465	*42 103*	*5590*	*8,21*	40,78	56,93	2,37	83,19	- b
L. S. 258	L. S. 258	7769	*1526*	*203*	—	146 981	*28 877*	*3834*	*3,85*	28,49	66,23	5,28	49,18	24
608	10 650	40 432	*1233*	*164*	32 222	741 871	*22 618*	*3003*	*6,05*	42,61	51,69	5,70	54,90	25
1479	12 752	74 720	*918*	*122*	—	2 157 752*	*26 508**	*3519**	*4,70**	30,09*	66,45*	3,46*	39,52*	26
—	3431	79 042	*1608*	*214*	—	1 254 912	*25 536*	*3390*	*5,42*	32,06	61,64	6,30	36,43	27
1500	2000	44 148	*1600*	*212*	—	347 753	*12 600*	*1673*	*3,99*	26,70	60,60	12,70	48,40	28
3221	25 151	101 193	*2548*	*338*	139 271*	2 187 179	*55 065*	*7311*	*8,14*	26,17	68,89	4,94	58,92	29a
—	—	4049	*1937*	*257*	—	130 286	*62 338*	*8276*	—	26,67	70,22	3,11	40,44	- b
1286	4066	60 030	*3072*	*408*	—	1 024 137	*52 412*	*6959*	*5,41*	37,60	56,53	5,87	38,43	30
451	2331	37 020	*1247*	*166*	—	780 196	*26 278*	*3489*	*4,90*	33,14	62,11	4,75	39,81	31a
345	1786	28 352	*1243*	*165*	—	322 252	*14 134*	*1876*	*4,53*	35,27	55,93	8,80	71,53	- b
462	2386	37 891	*1244*	*165*	—	417 980	*13 718*	*1821*	*4,47*	36,85	54,09	9,06	67,19	- c
—	16 526	49 029	*2141*	*284*	—	651 512	*28 456*	*3778*	*5,39*	34,22	58,25	7,53	41,70	32
L. S. 248 u. 248	1550	7972	*1460*	*194*	25 980	211 658	*38 765*	*5147*	*5,46*	13,82*	81,68*	4,20	58,55	33
40	454	5037	*1119*	*149*	—	52 834	*11 741*	*1559*	*5,20*	48,19	42,26	9,53	58,26	34
1678	9367	39 682	*1399*	*186*	—	745 965	*26 303*	*3492*	*3,12*	26,06	68,82	5,32	35,53	35
70	1952	5208	*2161*	*287*	—	59 783	*24 806*	*3293*	*3,82*	40,88	50,41	8,71	40,76	36
258	499	1197	*1398*	*186*	—	11 230	*13 119*	*1742*	*2,72*	16,78	72,56	10,66	51,54	37
2555	72 952*	162 634	*2312*	*307*	—	4 769 213*	*67 821**	*9004*	*6,07*	37,11	59,49	3,41	48,72	38
—	3290	49 141	*2087*	*277*	—	1 575 490	*66 928*	*8886*	*7,54*	33,90	62,99	3,11	49,43	39
50	470	1734	*2168*	*288*	—	23 829	*29 786*	*3955*	*2,93*	29,17	63,55	7,28	38,33	40

		249	250	251	252	253	254		255	256	257	258
									(Forts.) **IV. Finanz-**			
		(Forts.) B. **Ausgaben.** 2) Für die Transport-Verwaltung.							3) Für die allge-			
		Wagenmiethe (u. Konventionalstrafen).	Entschädigungen im Güter-Verkehre.	Drucksachen u. Büreaubedürfnisse.	Sonstige Ausgaben.	Zusammen.	Durchschnittlich a. pro Nutzmeile.	b. pro Achsmeile.	Besoldung ꝛc. der Verwaltungs-Vorstände ꝛc.	Besoldung der Büreau- u. Kassen-Beamten.	Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate.	Drucksachen, Schreibmaterialien u. sonstige Büreaubedürfnisse.
		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.		Thlr.	
	II. Privatbahnen.											
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	5035	247	2443	8824	198 540	4,65	4,09	4400	10635	1117	578
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	49 124	2065	10 802	48 085	639 775 / 35 340*	4,0	2,63	14 000	24 901	2476	4960
43	a. Magdeburg-Halberstädter	—	1023	1975	8418	420 779	3,11	2,01	i. R. 256	34 904	868	6388
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	603	677	3039	143 791	2,72	2,19	i. R. 256	13 857	375	2577
44	Mecklenburgische	—	107	2881	9756	152 180	2,35	2,59	10 421	10 619	386	2280
45	Neisse-Brieger	6780	1636	1017	324	44 938	2,74	2,13	—	6918	858	361
46	Niederschlesische Zweigbahn .	20 185	14	1545	679	80 075	3,50	2,64	2519	7875	128	1067
47	Ostpreußische Südbahn . .	2019	440	2708	3656	112 880	2,27	2,39	5500	8302	96	1225
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	14 822	8190*	12 081	109 552*	469 694	2,25	1,60	in Kol. 256 enth.	23 638	2525	4739
	b. Pfälzische Maximiliansb.	1182	1645*	3327	34 801*	149 289	2,23	1,99		8235	289	1679
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	256	—	318	5005*	16 283	1,95	2,98		2033	66	413
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	120	1028	5424	1,23	2,49		1034	14	211
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	5481	608	1639	2399	92 051	2,33	2,56	—	7633	286	512
50	Rheinische	—	5285	29 264	110 993	1 198 562	2,10	2,0	5000	78 956	1307	8342
51	Schleswigsche	—	380	i. R. 252	1660	121 653	1,40	2,30	12 704	10 654	i. R. 258	6424
52	Taunus-E.	—	1722	8549	1793	160 194	3,19	2,50	5606	6246	i. R. 258	2529
53	a. Thüringische	131 731	5821	16 837	25 485	1 004 909	3,43	2,49	8460	35 442	2959	4871
	b. Werra-E.	33 155	1284	3685	7462	262 166	3,77	3,23	4305	14 505	874	1273
54	Tilsit-Insterburger . . .	3135	95	606	395	26 948	2,18	2,12	i. R. 256	8353	312	386
	B. Oesterreichische Bahnen.											
55	Ungarische Nordbahn . .	2465	8886*	i. R. 252	3267	170 012	3,06	2,26	i. R. 256	22 356	i. R. 258	2916
56	Aussig-Teplitzer	19 974	—	2483	261	131 262	5,04	5,31	4000	14 564	3733	859
57	Böhmische Nordbahn . .	186	—	—	—	40 079	4,31	5,87	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	37 522	4105*	5599	2693	345 352	3,35	2,38	19 690	41 459	6451	4495
59	Brünn-Rossitzer	—	—	1540	364	60 115	8,76	5,25	4468	i. R. 255	151	1092
60	Buschtêhrader a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weltrubka c. Pferde-Bahn . .	36 557 / 640	— / —	i. R. 248 / i. R. 245	1906 / 770	99 928 / 53 482	— / —	— / —	— / —	15 228 / 6527	i. R. 258 / i. R. 258	6588 / 3013
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	9	4121	407	45 763	4,0	3,33	3516	3129	1063	1999
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	16 840	49 414	835 336	5,77	2,75	i. R. 256	63 820	2909	9411
63	Graz-Köflacher	—	—	1363	1057	61 308	2,61	2,96	2200	5998	400	3013
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	401 219	—	31 065	129 175	3 356 080	5,27	2,48	31 700	183 190	43 110	12 647
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	1346	154	39 032	2,92	3,25	1505	1467	144	1411
66	Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	353 108 / —	— / —	32 285 / 1356	43 018 / 8630	2 620 319 / 208 542	5,98 / —	4,26 / —	in Kol. 256	56 690 / 1157	1939 / 59	i. R. 255 / i. R. 255
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	6248	10 167	277 850	3,75	2,59		69 724	21 924*	3437
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	43*	72	1352	913	110 850	5,49	3,22	6286	4892	1954	1411
69	a. Oesterreichische nördliche .	—*	—*	19 270	7603	1 769 711	3,65	1,76		186 205	7703	2951
	b. Oesterreichische südöstliche	—*	—*	20 458	17 746	2 429 802	4,45	1,85		240 148	9837	in Kol.
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—*	—*	3655	2316	392 543	6,13	3,37		41 937	1769	
70	a. Südbahn, Oesterreichische	—	—	82 599	—	4 043 492	3,35	2,49	in Kolonne 256 enthalten	125 629	27 429	6429
	b. Tiroler	—	—	850	—	348 566	2,59	2,80		28 209	1356	3497
71	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	183	6822	400 358	3,71	3,37		27 039	2978	2887
72	Theiß-Bahn	—	—	8402	10 304	780 262	4,93	2,37		40 725	i. R. 258	4315
73	Turnau-Kralup-Prager . .	12 976	—*	2560	83	87 278	2,56	2,35	—	8750	2336	1299
	C. Fremdländische Bahnen.											
74	Niederländische Staats-E. .	3942*	3352	18 386	64 328	629 380	2,16	3,31	24 034	58 362	1853	6026
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	693	1613	2864	61 085	2,39	3,93	2200	5439	1748	1615
76	Niederländische Rhein-E. .	26 850	i. R. 244	8640	6523	603 713	3,14	3,41	20 400	26 686	3745	1335
77	a. Warschau-Wiener . .	199 649	2490	8778	35 751	796 842	3,53	2,16	46 730	46 682	92 022	5040
	b. Warschau-Bromberger .	42 648	606	1513	3089	348 745	5,34	4,53	20 775	22 728	2254	3131

A. Deutsche Eisenbahnen.

259	260	261	262		263	264	265			266			267	

Ergebnisse.

meine Verwaltung.					(Forts.) B. Ausgaben.									
			Durchschnittlich				Durchschnittlich			Von den Ausgaben (excl. Kol. 263) kommen				
							a.		b.	a.	b.	c.		
Heizung, Reinigung u. Beleuchtung des Verwaltungs-Gebäudes.	Sonstige Ausgaben	Zusammen.	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	Zins für gepachtete Bahnstrecken.	Summe aller Ausgaben	pro Meile Bahnlänge.	pro Kilometer	pro Nutzmeile.	auf die Bahn-	auf die Transport-Verwaltung.	auf die allgemeine	Sämmtliche Ausgaben (Kol. 264) betragen Procente der Brutto-Einnahme.	
Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Procente.				
1327	2524	20 581	*1410*	*187*	—	**311 728**	*21 351*	*2835*	*7,30*	29,71	63,39	6,60	57,43	41
4271	17 137	67 745	*3499*	*465*	87 909	**1 038 206**	*53 626*	*7120*	*6,49*	22,67	69,92	7,41	42,11	42
2665	2424	47 249	*1925*	*256*	—	**767 392**	*31 271*	*4152*	*5,64*	39,01	54,83	6,16	42,56	43a
1058	693	18 560	*1300*	*173*	—	**296 441**	*20 759*	*2756*	*5,61*	45,23	48,51	6,26	48,83	- b
628	3814	28 148	*1460*	*194*	—	**289 491**	*15 023*	*1994*	*4,46*	37,71	52,57	9,72	49,15	44
82	721	8940	*1447*	*192*	3105*	**82 781**	*13 395*	*1778*	*5,04*	32,38	56,40	11,22	46,06	45
136	192	11 917	*1254*	*166*	—	**125 880**	*13 250*	*1759*	*5,50*	26,92	63,81	9,47	43,39	46
427	3047	18 597	*912*	*121*	—	**204 707**	*10 049*	*1334*	*4,12*	35,77	55,14	9,09	57,20	47
	7353*	38 255	*1594*	*211*	—	**803 374**	*33 474*	*4444*	*3,54*	36,77	58,47	4,76	43,40	48a
in Kol. 260	4418*	14 621	*1749*	*233*	—	**223 598**	*26 746*	*3551*	*3,31*	26,69	66,77	6,54	47,91	- b
	6018*	8530	*4131*	*549*	—	**40 473**	*19 600*	*2603*	*4,91*	38,69	40,23	21,08	92,23	- c
L. R. 260	1473*	2738	*776*	*95*	—	**11 478**	*3003*	*399*	*3,66*	28,89	47,26	23,85	36,92	- d
865	616	9912	*810*	*107*	—	**156 131**	*12 766*	*1695*	*3,23*	34,69	58,96	6,35	40,97	49
14 622	33 090*	141 317	*1962*	*261*	—*	**2 235 511**	*31 036*	*4120*	*3,92*	40,07	53,61	6,32	35,99	50
L. R. 258	L. R. 259	29 782	*974*	*130*	—	**266 579**	*8723*	*1158*	*3,07*	43,19	45,64	11,17	46,93	51
L. R. 258	4795	19 176	*2857*	*382*	—	**218 718**	*32 596*	*4358*	*4,36*	17,99	73,24	8,77	47,10	52
1326	13 293	66 351	*1719*	*228*	—	**1 666 347**	*43 170*	*5731*	*5,69*	35,71	60,31	3,98	49,33	53a
871	4237	26 065	*1148*	*152*	63 599	**547 944**	*24 128*	*3203*	*7,48*	40,49	54,13	5,38	74,99	- b
L. R. 248	767	9818	*1371*	*182*	—	**61 421**	*8579*	*1139*	*4,99*	40,14	43,87	15,99	65,91	54
L. R. 258	L. R. 258	25 272	*1546*	*205*	—	**246 106**	*15 052*	*1999*	*4,43*	20,63	69,08	10,27	40,61	55
127	2925	26 208	*4200*	*558*	—	**221 243**	*35 455**	*4707**	*8,49*	28,82	59,33	11,85	45,04	56
—	—	5643	*956*	*127*	—	**62 666**	*10 621*	*1410*	*6,74*	27,04	63,96	9,0	56,97	57
1630	9238	82 963	*3112*	*413*	23 365	**737 124**	*27 649*	*3671*	*7,16*	39,99	48,39	11,62	43,79	58
	804*	6515	*1737*	*231*	—	**93 109**	*24 829*	*3296*	*13,57*	28,44	64,56	7,0	35,35	59
in Kol. 258	2087*	23 898	*5663*	*752*	—	**179 846**	*42 617*	*5658*	—	31,15	55,56	13,29	36,22	60a
	1223*	10 763	*1317*	*175*	—	**116 618**	*14 274*	*1895*	—	44,91	45,86	9,23	53,98	- bc
—	1913	11 522	*1281*	*170*	—	**105 315**	*11 715*	*1555*	*9,31*	45,61	43,45	10,94	96,91*	61
11 896	9170	97 206	*2076*	*276*	—	**1 464 324**	*31 282*	*4154*	*10,10*	36,31	57,05	6,64	43,30	62
235	145	11 991	*2258*	*300*	—	**130 071**	*24 495*	*3252*	*5,53*	43,64	47,14	9,22	37,82	63
3366	37 888	311 901	*3910*	*519*	—	**4 897 372**	*61 391*	*8151*	*7,65*	25,10	68,53	6,37	29,12	64
133	17	4689	*360*	*35*	—	**54 754**	*3039*	*402*	*4,19*	20,15	71,29	8,56	47,95	65
17 267	14 999	90 895	*1597*	*212*	—	**3 609 143**	*63 396*	*8417*	*8,24*	24,18	72,60	2,52	46,24	66a
393	599	2208	*127*	*17*	—	**258 794**	*14 899*	*1978*	—	18,57	80,58	0,85	97,53	- b
1086	32 774*	128 945	*3672*	*488*	—	**595 625**	*16 965*	*2252*	*8,03*	31,70	46,65	21,65	51,86	67
432	279	15 254	*1888*	*251*	—	**205 421**	*25 423*	*3375*	*10,17*	38,61	53,96	7,43	43,03	68
51 860*		245 768	*3945*	*521*	—	**3 111 070**	*49 929*	*6629*	*6,42*	35,21	56,89	7,90	36,14	69a
66 427*	in Kol. 259	316 412	*3434*	*456*	—	**3 973 281**	*43 118*	*5725*	*7,27*	30,88	61,15	7,97	34,29	- b
11 856*		55 562	*2655*	*352*	—	**714 336**	*34 130*	*4531*	*11,13*	37,27	54,95	7,78	51,30	- c
L. R. 258	57 891	217 448	*1036*	*137*	—	**5 729 409**	*27 282*	*3622*	*4,73*	25,63	70,58	3,79	33,18	70a
L. R. 258	2826	35 888	*902*	*120*	—	**615 824**	*15 481*	*2055*	*4,56*	37,57	56,60	5,83	42,47	- b
711	921	34 536	*1255*	*167*	—	**677 912**	*24 633*	*3270*	*6,28*	35,85	59,06	5,09	52,19	71
L. R. 258	59 380*	104 420	*1351*	*179*	—	**1 282 382**	*16 587*	*2202*	*8,11*	31,01	60,85	8,14	33,44*	72
2400*	241	15 026	*1304*	*173*	—	**138 532**	*12 025*	*1595*	*4,06*	26,15	63,0	10,85	26,32	73
1204	13 684	105 163	*1062*	*141*	—	**1 013 319**	*10 229*	*1358*	*3,48*	27,31	62,11	10,38	57,95	74
249	2516	13 765	*3566*	*473*	—	**103 472**	*26 806*	*3559*	*4,05*	27,66	59,02	13,31	61,91	75
1800	3320	57 286	*2465*	*327*	34 520	**913 256**	*39 297*	*5217*	*4,75*	24,78	68,70	6,52	38,79	76
774	24 229	215 477	*4644*	*616*	—	**1 346 294**	*29 015*	*3852*	*5,96*	24,81	59,19	16,0	48,65	77a
137	8089	57 114	*2899*	*385*	—	**602 758**	*30 597*	*4062*	*9,37*	32,67	57,86	9,47	91,36	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) IV. Finanz-

C. Ueberschuß.

		268				269	270		271	272	
		Der Ueberschuß beträgt:				Außerdem Bestand aus dem Vorjahre.	Verwendung				
		a. überhaupt.	b. pro Meile Bahnlänge.	b. pro Kilometer Bahnlänge.	c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.		a. zur Verzinsung der Anleihen.	b. zur Amortisation	a. zur Eisenbahn-Steuer.	a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien.	b. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien.
		Thlr.	Thlr.			Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Thlr.
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische	3 085 458	29 537	3921	5,03	—	—	—	—	—	—
2	Bayerische	5 406 354*	24 104	3200	5,90*	—	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	1 369 706	39 382*	5229*	10,21	226 039	—*	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	71 845	4653	618	1,44	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	504 996	43 422	5766	7,13	—	—	—	—	—	—
6	Oldenburgische	112 623	8771	1165	2,66	—	—*	—	—	—	—
7	Hessische Ludwigs-E.	4098	297	39	0,04	—	—	—	—	—	—
8	Hannoversche	3 616 463*	34 189	4539	7,13*	—	—	—	—	—	—
9	Main-Weser-B.	1 298 777	49 140	6523	8,05	2972	—	—	—	—	—
10	Nassauische	431 731*	17 214	2286	2,27	—	—	—	—	—	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	2 665 666	36 900	4899	5,36 / rein. 6,42*	287 134*	565 744	196 400	—	4*	287 934
12	Preuß. Ostbahn	3 695 404	30 345	4029	6,33	—	—	—	—	—	—
13	Saarbrücker	662 828	33 904	4500	4,30	—	—	—	—	—	—
14	Westfälische	636 457	12 273	1629	2,69	—	—	—	—	—	—
15	Sächsische östliche	1 660 570	60 362	8014	9,40	—	—	—	—	—	—
16	Sächsische westliche	2 872 848	40 842	5423	6,90	—	—	—	—	—	—
17	Württembergische	2 635 451	29 945	3976	4,88	—	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen										
	a) unter Staatsverwaltung.										
18	a. Bergisch-Märkische b. Hessische Nordbahn	5 550 260	55 765	7404	7,26	—	2 541 936	226 398*	162 500	8*	1 600 000*
19	a. Oberschlesische	4 175 265	123 200	16 357	19,56	—	477 668*	77 772	297 696	15	1 888 350
	b. Breslau-Posen-Glogauer	1 001 392	35 970	4775	8,19	64	471 250	61 250	—	—	—
	c. Stargard-Posener	765 231	33 815	4489	11,32	—	64 367	18 323	21 616	4½	225 000
20	Rhein-Nahe-E.	113 076	7067	938	0,69	—	113 076*	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	759 899	30 715	4078	8,49	—	136 796	37 932	30 188	7*	375 672*
22	a. Gößnitz-Geraer	57 937	12 540	1665	3,46	—	—	—	—	4*	48 644*
	b. Greiz-Brunner	5859	4308	572	1,33	858*	—	—	—	0,75	2100
23	a. Löbau-Zittauer	83 485	18 511	2458	3,08	—	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	30 220	8513	1130	0,83	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.										
24	Alberts-Bahn	151 909	29 845	3962	6,13	—	—*	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	609 402	18 579	2467	5,755	—	147 155	30 000	—	6	369 000
26	Bayerische Ostbahnen	3 302 504	40 571	5387	10,21	20 036	—	—	—	7¾	2 665 899
27	Berlin-Anhaltische	2 189 406	44 552	5915	12,98	1582	375 000	50 000	187 708	13⅓	1 154 583
28	Berlin-Görlitzer	370 692	13 431	1783	3,13	—	62 500	—	7050	—	—
29	a. Berlin-Hamburger	1 525 096	38 396	5098	10,89	—	297 746	117 500	—*	9,125*	730 000
	b. Hamburg-Bergedorfer	191 890	91 813	12 190	8,95	659*	27 397*	3784*	7811*	9⅛	153 557*
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	1 640 589	83 961	11 148	10,48	81 407	345 848	85 000	153 125	17	850 000
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	1 179 498	39 727	5274	7,80	6585	30 564	9436	77 714	8⅛	741 043
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	142 116	6233	828	1,32	—	77 524*	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	204 117	6699	890	1,79	—	113 586*	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	910 741	39 779	5281	8,63	2670	230 453	20 000	45 688	8⅛	425 000
33	Frankfurt-Hanauer	149 791*	27 434	3642	5,83	—	29 845	11 428	—	6,3	95 706
34	Glückstadt-Elmshorner	37 382	8307	1103	3,67	—	9244	—	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	1 350 564	47 622	6323	8,01	—	284 780	37 986	—	9	838 286
36	Homburger	86 868	36 045	4786	5,43	2647	28 739	8800	1029	8½*	38 857
37	Kirchheimer	10 559	12 335	1637	4,74	—	1476	—	—	3½	4859
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	5 759 052*	81 897	10 873	8,63	—	1 809 621*	231 198	217 057	8⅛	2 101 667
39	Leipzig-Dresdener	1 611 530	68 459	9089	9,87	—	132 500	37 500	—	28,5	1 425 000
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	38 346	47 932	6364	30,84	14 280	—	—	—	19	19 217

Ergebnisse.

(Forts.) C. **Ueberschuß.**

des Ueberschusses (incl. Kol. 269):

273	274	275				276	
zur Einlage		a.		b.			
a. in den Reserve-Fonds.	b. in den Erneuerungs-Fonds.	Zuschuß zum Pensions-Fonds.	zu sonstigen Zwecken:			auf die nächste Rechnung übertragen.	
Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	1
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	3
—	—	—	An die Großherzogl. Kasse abgeliefert	71 845	. . . . .	—	4
—	—	—	An die Staatskassen abgeliefert . .	504 996	. . . . .	—	5
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	6
—	—	in Kol. 260	. . . . .	—	. . . . .	—	7
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	8
—	—	—	Zur Vermehrung der Betriebsmittel	131 905	An die Staatskassen abgeliefert . .	1 169 844	9
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	10
—	—	in Kol. 260	Zu Ausgaben der Restverwaltung .	93 340	An die Staatskasse abgeliefert . .	1 809 382	11
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	12
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	13
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	14
—	189 937	3514	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	10 757	Zur Vermehrung der Transportmittel	29 657	15
—	55 711	8612	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	167 365	Zur Vermehrung der Transportmittel	163 143	16
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	17
71 319	910 907*	—	Zur Verzins. von Kapital. f. Betriebsm.	27 422	Zur Ueberweisung an den Baufonds	9778*	18
541	950 231*	—	Zur Superdividende des Staats .	728 504	. . . . .	—	284 19a
15 000	395 050	—	An die Oberschlesische E.-G. abgeliefert	58 906	. . . . .	—	— - b
12 121	277 050	—	Zur Superdividende des Staats .	47 790	An die Oberschlesische E.-G. abgeliefert	98 964	— - c
—	—	in Kol. 260	. . . . .	—	. . . . .	—	— 20
177 742	—	" " 260	Zu einer Frachterstattung reservirt .	1000	. . . . .	—	569 21
—	8132	—	. . . . .	—	. . . . .	—	— 22a
—	4617	—	. . . . .	—	. . . . .	—	— - b
—	—	565	Zur Vervollständigung d. Bahnanlagen	900	Zur Anschaffung von Transportmitteln	29 162	— 23a
—	—	447	. . . . .	—	. . . . .	—	— - b
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	— 24
55 747	—	3000	Zur Deckung eines Zinsverlustes .	4500	. . . . .	—	— 25
285 714	—	28 571	Dem Unterstützungsfonds überwiesen Als Antheil des Staats	21 781 163 250	Zu sonstigen Antheilen Zu Gratifikationen des Personals	20 571 53 212	83 542 26
—	354 564	6000	Zur Einlage in den Fonds für Reparatur und Erweiterungsbauten	60 556	. . . . .	—	2577 27
9800	16 341	—*	Zu 5 Prec. Zinsen d. Priorit.-Stamm-Actien	275 000	. . . . .	—	— 28
372 350	—	7500	. . . . .	—	. . . . .	—	— 29a
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	— - b
—	—	in Kol. 264	Auf d. Jahr 1869 s. einschl. 206 616 Thlr. Bestand des Jahres 1868 übertragen	288 023	. . . . .	—	— 30
68 786	178 315	5792	Zur Beamten-Sterbekasse Zu Unterstützungen ꝛc.	233 12 440	Beitrag zur Verzinsung der Obligationen der Hinterpomm. Bahn	54 346	7414 31a
—	57 610	4436	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse .	179	Zu Unterstützungen	2367	— - b
—	80 199	5929	Zuschuß zur Beamten-Sterbekasse . . Zu Unterstützungen	238 3163	Beitrag zur Unterhaltung der Transportmittel der Hinterpommerschen E. .	1002	— - c
—	170 000	4500	Zur Tantième des Betriebs-Direktors	850	Zur Vergrößer. des Bahnh. Mettkau ꝛc.	10 000	6920 32
—	—	857	Zur Krankenkasse der Werkst.-Arbeiter	143	Zu Erneuerungen der Bahnanlagen .	17 034	— 33
9778	—	—	Zu 4½ Prec. Zins. d. Priorit.-Stamm-Actien	18 360	. . . . .	—	— 34
—	142 857	6286	Zur Tantième des Verwaltgsr. u. d. Beamten	30 834	Zur Krankenkasse . . . . „ extraordinairen Abschreibung . .	2392 7143	— 35
4571	—	286	Zur Tantième des Verwaltgsr. u. der Direkt.	2638	Zur Anschaffung von Waggons . .	2705	1890 36
324	3900	—	. . . . .	—	. . . . .	—	— 37
14 315	657 420	1562*	Zur Extradividende des Staats .	510 143	Zu Zinsen für Vorschüsse, Tantièmen ꝛc.	216 069	— 38
—	—	10 000	Zur Tantième des Bevollmächtigten .	3104	Zu sonstigen Ausgaben . . .	3426	— 39
2469	—	571	Für Bahn-Erneuerungen . . .	8559	Für Neubauten	5165	16 645 40

(Forts.) **IV. Finanz-**

A. Deutsche Eisenbahnen.

II. Privatbahnen.

C. Ueberschuß.

	268 Der Ueberschuß beträgt: a. überhaupt. Thlr.	268 b. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	268 b. pro Kilometer Bahnlänge. Thlr.	268 c. Procente des Gesammt-Anlage-Kapitals.	269 Außerdem Bestand aus dem Vorjahre. Thlr.	270 Verwendung a. zur Verzinsung der Anleihen. Thlr.	270 Verwendung b. zur Amortisation der Anleihen. Thlr.	271 Verwendung zur Eisenbahn-Steuer. Thlr.	272 Verwendung a. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Proc.	272 Verwendung b. zu Zinsen und Dividenden für die Stamm-Actien. Thlr.
Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	231 038	15 825	2101	3,39	—	35 000	—	—	2 ½	153 950
Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1 427 293	73 724	9788	15,36	—	288 312	67 600	124 688	19	665 000
a. Magdeburg-Halberstädter	1 035 574	42 199	5602	9,45	—	205 547	24 954	87 125	15	510 000
b. Magdeb.-Wittenbergesche	310 696	21 757	2889	4,76	—	78 386	21 200	—	3	117 222
Mecklenburgische	299 529	15 544	2064	4,75	1318	66 929	25 951	—	2,75	119 625
Neisse-Brieger	96 951	15 688	2083	7,39	235	9896	500	2118	5 ¼	57 750
Niederschlesische Zweigbahn	164 263	17 291	2296	6,58	418	46 535	13 675	1734	4 ⅓	61 195
Ostpreußische Südbahn	153 200	7521	999	—*	—	—	—	—	—	—
a. Pfälzische Ludwigsbahn	1 047 330	43 638	5794	8,43	—	201 062	18 115	—	11,2	745 455
b. Pfälzische Maximiliansb.	243 061	29 074	3860	6,34	293	—	—	—	5 ¼	203 906
c. Neustadt-Dürkheimer	3360	1627	216	0,33	—	—	—	—	—*	2959*
d. Pfälzische Nordbahnen	19 610	5133	683	2,043	—	—	—	—	—	—
Rechte Oder-Ufer-E.	224 964	18 394	2442	—*	2286	—	—	3775*	5*	157 572*
Rheinische	3 976 483*	55 206	7330	7,59	—	671 736*	130 950	147 997	7 ⅓	2 156 880
Schleswigsche	301 410	9863	1309	3,63	—	—*	—	—	—	—
Taunus-E.	245 636	36 607	4894	7,40	—	32 375	6286	7642	7,2	123 429
a. Thüringische	1 711 465	44 338	5887	8,04	84 376	560 068**	114 200	84 375*	9	810 000
b. Werra-E.	183 745	8091	1074	2,33	221	165 910*	16 300	—	2,25	112 655
Tilsit-Insterburger	31 772	4437	589	1,10	2645	—	—	74	—	—
Oesterreichische Bahnen.										
Ungarische Nordbahn	359 851	22 010	2922	—	—	359 851	in Kol. 270a	—	—	—
Aussig-Teplitzer	269 969	43 264*	5744*	8,66	2554	45 975	6000*	27 557*	10	175 000
Böhmische Nordbahn	47 327	8022	1064	—*	—	—	—	—	—	—
Böhmische Westbahn	946 133	35 489	4712	5,91	—	400 000	32 000	26 382	6	480 000
Brünn-Rossitzer	170 276	45 407	6029	8,32	—	14 585	1900	16 343*	—	—
Buschtěh-rader a. Kralup-Kladno	316 735	75 056	9965	19,33	—	—	17 850*	33 543	12,02	274 654
Buschtěh-rader b. Prag-Weshybka	99 379	12 164	1615	13,91						
Buschtěh-rader c. Pferde-Bahn										
Fünfkirchen-Barcs'er	3361*	374	50	0,07	—	3361*	—	—	—	—
Galizische Carl-Ludwig-B.	1 917 363	40 960	5438	6,87	200 000	468 275	73 005*	247 714*	7*	1 033 015*
Graz-Köflacher	213 774	40 258	5344	10,58	—	45 545	7383	13 084	7*	108 621*
Kaiser Ferdinands Nordbahn	11912887*	149 335	19 827	21,85	1 000 000	423 295	34 300	940 875	19,08	8 210 601
Kaiser Franz-Josef-Bahn	59 415	3288	437	0,635	—	59 415	—	—	—	—
Kaiserin Elisabeth a. Lokom.-Bahn	4 179 311	73 411	9747	7,76	—	1 773 254*	112 832	173 021	5	1 047 567
Kaiserin Elisabeth b. Pferde-Bahn	6550	377	50	0,22						
Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	552 971	15 749	2091	3,38	—	552 971*	—*	—	—*	—
Mohacs-Fünfkirchener	271 975	33 660	4469	5,93	—	207 338*	3860*	28 049	—	—
a. Oesterreichische nördliche	5 498 091*	88 238	11 715	13,01						
b. Oesterreichische südöstliche	7 612 906*	82 614	10 968	16,72	3 585 818	2 938 792	359 733*	1 390 296	10 ½	7 347 533
c. Wien-Neu-Szönyer	678 083*	32 398	4301	6,73						
a. Südbahn, Oesterreichische	11540755*	54 953	7296	7,61*	3 005 180*	12 642 250	796 533	—	6,6	6 600 000
b. Tiroler	833 972*	20 965	2784							
Süd-Norddeutsche	621 132	22 570	2997	3,70	—	237 953	32 933	45 560	2,90*	304 686*
Theiß-Bahn	2 552 863	33 021	4384	8,26	354 550	1 050 000	87 226	125 333*	12,36*	1 356 762
Turnau-Kralup-Prager	383 845	33 320	4422	8,23	915	113 456	12 643	23 399	7	181 216
Fremdländische Bahnen.										
Niederländische Staats-E.	735 374	7424	986	—	—	—*	—	—	—	—
Lüttich-Mastrichter	63 644	16 488	2189	2,62	5465	57 286	4400	—	—	—
Niederländische Rhein-E.	1 441 232	62 015	8231	7,92	734	137 927	—	28 785	8,06*	1 176 857
a. Warschau-Wiener	1 421 256	30 631	4067	12,75	4760	438 247*	100 000*	—	6,67*	500 000*
b. Warschau-Bromberger	57 043	2895	384	0,93	—	—	—*	—	0,92*	55 387*

Ergebnisse.

(Forts.) C. Ueberschuß.

des Ueberschusses (incl. Kol. 269):

273		274	275				276	
zur Einlage		Zuschuß zum Pensions-Fonds.	a. zu sonstigen Zwecken:		b.		auf die nächste Rechnung übertragen.	
a. in den Reserve-Fonds.	b. in den Erneuerungs-Fonds.							
Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.	
41 627	—	—	Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Trajekt-Anstalt Lauenburg-Hohnstorf	461	. . . . .	—	—	41
—	204 243	40000	Zur Kommunal Einkommensteuer .	7929	Zu verschiedenen baulichen Anlagen .	41 386	—	42
					Zu Theuerungszulagen . . .	24 135		
—	116 000	1000	Z. Amort. d. Magdb.-Wittenb. 3% Rentenp.	22 939	Dem Neubau-Conto der Strecke Kroie-Baumkeim vergüteter Betriebs-Ueberschuß	3970	—	43a
			Dem Neubau vergüteter Betriebs-Ueberschuß der Strecke Berlin-Magdeburg .	40 799	Zu einer Extra-Reserve . . .	44 628		
—	72 500	—	Der Magdb.-Halberstädt. E.-G. überw.	21 388	. . . . .	—	—	- b
21 750	39 250	800	Zur Absetz. geg. ein. bestrittenen Anspruch	24 866*	. . . . .	—	1676	44
3375	23 500	in Kol. 260	. . . . .	—	. . . . .	—	47	45
1000	37 300	1000	Zu Meliorationen	2000	. . . . .	—	242	46
8700	53 000	—	Dem Baufonds überwiesen . . .	91 500	. . . . .	—	—	47
—	75 372	7326	. . . . .	—	. . . . .	—	—	48a
—	—	2273	Z. Refund. v. Zinszusch., auf welche d. Staat zu Gunsten d. Bergzaberner Bahn verz. hat	37 144	. . . . .	—	31	- b
—	—	401	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	—	Zu Zinsen des Actien-Kapitals	334	. . . . .	—	19 276	- d
3175	58 938	—	. . . . .	—	. . . . .	—	3790*	49
10 000	751 400	in Kol. 260	Zur Deckung des Antheils an dem Defizit der Strecke Gleve-Zevenaar	53 832	Zu Theuerungszulagen der Beamten .	8035	—	50
			An die Nymwegener E.-G. abgeliefert .	6714	Zur Tantième f. d. Direkt. u. Admin.-Rath ꝛc.	133 028		
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	51
2583	49 143	3143	Zur Dotation des Amortisationsfonds u. zu Neu- und Verbesserungsbauten .	21 035	. . . . .	—	—	52
9500	(s. 221 u. 246)	in Kol. 260	Zu Ergänzungsbauten	144 478	. . . . .	—	95 626*	53a
40 000	—	2400	Zur Bildung eines Wirthschaftsfonds	260	Zur Deckung einer Gewährschaftsminderung aus dem Jahre 1867 . . .	1	112	- b
2000	12 000	-	Zur Zahlung von 1½ Proc. Zinsen für die Prioritäts-Stamm-Actien . .	20 223	. . . . .	—	120	54
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	55
7757	—	716	Zur Tantième des Verwaltungsraths	9518	. . . . .	—	—	56
—	—	—	Dem Baufonds überwiesen . . .	25 561	. . . . .	—	21 766	57
4888	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	2863	58
47 181	—	1380	Zu 6 Proc. Zins. der Stamm-Priorit.-Actien	82 320	Zu Theuerungsbeiträgen u. Gratifikationen	4267	—	59
			Dem Krankenfonds überwiesen . .	133	Zur Abschreibung von Coursverlusten .	1367		
			Zu Pensionen und Gnadengaben . .	800				
67 605	—	3333	Zur Tantième	19 129	. . . . .	—	—	60
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	61
14 428	—	6667	Zu Zinsen des Kaufschillingsrestes .	110 789	Zur Tantième des Verwaltungsraths	30 134	133 333	62
7019	24 734	in Kol. 252	Zur Tantième des Verwaltungsraths	7388	. . . . .	—	—	63
859 539	200 000	164 818*	Zur Tantième	33 600	Zu diversen Abschreibungen . .	137 394	2 133 333	64
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	65
—	—	10 673	Zur Unterst. an Beamte u. d. Krankens. überw.	10 993	Zur Rückzahl. an d. Staat auf gel. Vorschüsse	1 057 531	—	66
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	67
—	3767	—	Zu Erweiterungen der Bahnhöfe .	25 632	Dem Gewinn- u. Verlustconto der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft überwiesen .	3329	—	68
346 305	—	28 178	Dem Provisions- u. Unterstützungsf. überw.	37 259	Zu Theuerungszulagen an Beamte .	193 333	5 871 822	69
178 596	—	—	Zur Instandsetzung d. Piemont. Linien	400 000	. . . . .	—	3 012 543	70
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	—	71
90 390	—	—	Zur Zahlung an d. Ungarische Regierung	20 418*	Zur 2monatl. Verzinsung der Obligationen	91 000*	—	72
			Zur 2monatl. Verzinsung der Actien .	59 617*	Zur Tantième des Verwaltungsraths .	26 667		
9685	40 000	2890	. . . . .	—	. . . . .	—	1471	73
—	48 803	—	. . . . .	—	. . . . .	—	72 039	74
—	—	—	. . . . .	—	. . . . .	—	7423	75
27 201	—	—	Statutarisch verwendet	68 001	. . . . .	—	3195	76
18 573	360 000	3900	Zur Tantième der Direktion . .	5005	. . . . .	—	291	77a
—	—	1656	. . . . .	—	. . . . .	—	—	- b

(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**

A. Deutsche Eisenbahnen.

	277	278	279		280	281	282	283		284
	D. Reservefonds.					E. Erneuerungsfonds.				
	Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1868.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1868 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1868.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1868.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1868 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen ꝛc.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1868.
I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
Badische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bayerische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braunschweigische	—	—	—	—	—	651 475	354 204	124 341	290 203	491 135
Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bebra-Hanauer	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
Hannoversche	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nassauische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
Preuß. Ostbahn	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
Saarbrücker	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
Westfälische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
Sächsische östliche	—	—	—	—	—	1 570 772	1 529 420	1 188 251	82 895	1 829 046
Sächsische westliche										
Württembergische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Privatbahnen										
a) unter Staatsverwaltung.										
a. Bergisch-Märkische	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
b. Hessische Nordbahn										
a. Oberschlesische	72 318	540	508	32	72 318	1 690 373	903 250	467 468	300 275	1 825 880
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	15 000	—	—	15 000	212 078	395 050	219 054	100 643	287 431
c. Stargard-Posener	20 000	12 602	12 602	in Kol. 279a.	20 000	452 036	277 050	92 470	129 903	506 713
Rhein-Nahe-E.	—*	—	—	—	—	—*	—	—	—	—
Wilhelms-Bahn	102 720	213 047	104 010	76 190	135 567	in Kol. 277	—	—	—	—
a. Gößnitz-Geraer	28 456	—	—	—	28 456	21 112	10 026	—	—	31 138
b. Greiz-Brunner	5000	717	117	in Kol. 279a	5600	9234	5087	582	in Kol. 283a	13 739
a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.										
Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altona-Kieler	347 329*	50 860	36 783	12 000*	349 406*	—	—	—	—	—
Bayerische Ostbahnen	1 097 019	299 964	—	—	1 396 983	26 929*	13 114*	—	—	40 043*
Berlin-Anhaltische	50 000	—	—	—	50 000	463 900	439 228	267 860	300 110	335 159*
Berlin-Görlitzer	—	9800	1197	1031	7572	—	16 341	—	—	16 341
a. Berlin-Hamburger	603 040	498 186	347 564	—	753 662*	—*	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin-Potsdam-Magdebrg.	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	73 625	68 789	23 610	41 173	77 631	1 286 029	290 536	81 629*	120 265*	1 374 671*
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	131 764	—	—	—	131 764	799 504	123 858	34 694*	11 952*	876 716*
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	704 297	141 924	13 546*	18 647*	814 028*
Breslau-Schweidnitz-Freib.	20 000	—	—	—	20 000	186 693	241 722	175 790 / 4930*	22 191	225 504
Frankfurt-Hanauer	14 273	280	—	—	14 553	—	17 034*	17 034	—	—
Glückstadt-Elmshorner	22 486	10 480	290	3650	29 026	—	—	—	—	—
Hessische-Ludwigs-E.	46 571	—	—	—	46 571	270 375	119 750	96037	36 928	257 160
Homburger	17 831	10 914	1937	—	26 808	—	—	—	—	—
Kirchheimer	743	324	—	—	1067	10 755	4091	265	48	14 533
Köln-Mindener (u. Gießener)	100 000	20 776	14 204	6572	100 000	1 533 582	1 590 929*	739 963	344 286 / 653 370*	1 386 892
Leipzig-Dresdener	500 000	—	—	—	500 000	—	—	—	—	—
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	10 197	2846	—	—	13 043	—*	—	—	—	—

	277	278	279		280	281	282	283		284
	(Forts.) **IV. Finanz-Ergebnisse.**									
		D. Reservefonds.				E. Erneuerungsfonds.				
A. Deutsche Eisenbahnen.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1868.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1868 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1868.	Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Einlage u. sonstige Einnahmen pro 1868.	Ausgegeben im Betriebsjahre 1868 a. für Bahnanlagen (Schienen, Schwellen 2c.)	b. für Betriebsmittel.	Bestand am Schlusse des Jahres 1868.
II. Privatbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.
41 Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	158 469	46 908	27 849	—	177 528	—*	—	—	—	—
42 Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	138 000	—	—	—	138 000	192 108	274 155	182 819	35 409	248 035
43 a. Magdeburg-Halberstädter	600 000	—	—	—	600 000	38 134	146 909	61 113	57 057	66 873
b. Magdeb.-Wittenbergesche	320 000	—	—	—	320 000	63 458	137 276	54 797	20 833	125 104
44 Mecklenburgische	—	25 327*	34 817	—	—	146 579	39 730	—	49 021*	127 798
45 Neisse-Brieger	—	12 256	325	—	11 931	—	82 045	6712	24 368	50 965
46 Niederschlesische Zweigbahn .	39 968	2111	4435	—	37 644	48 663	56 689	6058	23 573	75 721
47 Ostpreußische Südbahn . .	2155	8000	—	—	10 155	15 983	32 001	—	387	47 597
48 a. Pfälzische Ludwigsbahn .	527 837	—	—	—	527 837	21 662	69 637	61 494	28 789	1016
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49 Rechte Oder-Ufer-E. . .	19 659	3882	—	—	23 541	143 586	76 584	17 485	1556	201 129
50 Rheinische	185 335	32 214	78 215	in Kol. 279a	139 334	2 706 815	810 865	301 315	164 044	3 052 321
51 Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52 Taunus-E.	118 866	2583	—	—	121 449*	148 027	53 236	34 145	32 159	134 959
53 a. Thüringische	23 201	9635	—	—	32 836	281 506	462 400	304 576	135 942	303 388
b. Werra-E.	136 885	40 180	6455	24 919	145 691	—	—	—	—	—
54 Tilsit-Insterburger . .	4385	2182	—	—	6567	27 548	12 981	9736	178	30 615
B. Oesterreichische Bahnen.										
55 Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56 Aussig-Teplitzer	71 011	7757	—	—	78 768	116 203	—	31 334	—	84 869
57 Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58 Böhmische Westbahn . .	—	4888	—	—	4888	—	—	—	—	—
59 Brünn-Rossitzer	32 520	47 181	—	17 799	61 902	—	—	—	—	—
60 Buschtêhrader (a. Kralup-Kladno. b. Prag-Weiprtka c. Pferde-Bahn . .	88 376	116 025	—	6338	198 063	—	—	—	—	—
61 Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62 Galizische Carl-Ludwig-B.	373 128	45 548	—	—	418 676	—	—	—	—	—
63 Graz-Köflacher	18 056	8121	—	—	26 177	42 694	26 873	45 112	—	24 455
64 Kaiser Ferdinands Nordbahn	2 848 260	908 273	—	763 896	2 992 637	559 431	215 860	307 834	—	467 457
65 Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66 Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67 Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68 Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	335 800	14 193	10 427	—	339 566
69 a. Oesterreichische nördliche . b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer . .	987 028	346 305	—	—	1 333 333	—	—	—	—	—
70 a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	2 285 738*	233 160	—	—	2 518 878	—	—	—	—	—
71 Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72 Theiß-Bahn	—	90 390	—	—	90 390	—	—	—	—	—
73 Turnau-Kralup-Prager . .	14 741	9685	—	—	24 426	23 334	40 000	—	—	63 334
C. Fremdländische Bahnen.										
74 Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	108 013	48 803	48	—	156 768
75 Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76 Niederländische Rhein-E. .	112 595	31 053	25 361	—	118 287	—	—	—	—	—
77 a. Warschau-Wiener . . .	—	18 573	18 573	in Kol. 279a	—	—	360 000	360 000	in Kol. 283a	—
b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

V. Vergleichung des Verkehrs

A. Deutsche Eisenbahnen.

	285		286		287		288		289		290		
	Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
			Personen				Güter (Kol. 174)				mehr.		
	a. 1868 (nach Kol. 11)	b. gegen das Vorjahr mehr	mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.
I. Staatsbahnen.	Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
Badische	104,46	7,64	722 865	10,42	—	—	2 066 234	6,94	—	—	368 583	6,41	—
Bayerische	224,29	9,35	1 404 907	24,29	—	—	6 128 079	13,43	—	—	898 898*	7,56	1701
Braunschweigische	36,30	1,59	38 695	3,03	—	—	1 606 646	5,13	—	—	61 569	2,06	—
Friedrich-Franz-E.	15,44	—	8904	5,10	—	—	227 585	21,78	—	—	6933	2,93	449
Main-Neckar-E.	11,63	—	71 326	5,85	—	—	188 844	3,79	—	—	—	—	—
Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hebra-Hanauer	13,79*	3,39	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannoversche	105,78*	0,30*	1 202 017*	27,81	—	—	5 594 845	9,94	—	—	801 004	11,34	7572
Main-Weser-B.	26,43	—	54 198	5,41	—	—	1 251 995	10,98	—	—	91 984*	4,08	3480
Nassauische	25,08	—	43 141	3,16	—	—	906 389	7,99	—	—	24 250	2,62	967
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	72,24*	4,81*	146 243	5,69	—	—	2 375 812	6,45	—	—	—	—	—
Preuß. Ostbahn	121,76*	7,45*	396 900	17,79	—	—	4 871 982	31,16	—	—	954 634	14,82	4392
Saarbrücker	19,55	—	45 484	3,28	—	—	2 375 464	3,97	—	—	3104	0,17	159
Westfälische	51,66*	18,56*	416 366*	50,27	—	—	8 671 117*	38,69	—	—	672 768*	35,34	12 972
Sächsische östliche	27,52	1,79	216 210	12,14	—	—	7 581 134	28,49	—	—	437 481	16,27	9099
Sächsische westliche	70,34	0,04	154 695	4,92	—	—	6 205 587	13,33	—	—	396 513	7,41	5594
Württembergische	88,01	8,80	266 858	4,73	—	—	3 533 679	13,44	—	—	628 074	13,03	1054
II. Privatbahnen													
a) unter Staatsverwaltung.													
a. Bergisch-Märkische	79,71	5,26	1 148 414	17,04	—	—	16 960 531	13,66	—	—	1 215 614	14,08	7372
b. Hessische Nordbahn	19,82	—	78 060	19,63	—	—	2 430 908	23,90	—	—			
a. Oberschlesische	33,89	—	140 243	11,33	—	—	11 400 567	20,74	—	—	569 156	9,89	16 794
b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84	—	40 643	7,51	—	—	3 182 809	27,73	—	—	307 601	19,82	11 049
c. Stargard-Posener	22,63	—	22 282	6,84	—	—	3 378 916	43,58	—	—	263 521	24,03	11 644
Rhein-Nahe-E.	16,0	—	27 033	3,26	—	—	145 450	1,50	—	—	21 191	2,44	1324
Wilhelms-Bahn	24,74	—	76 298	18,66	—	—	6 306 083	56,42	—	—	368 669	45,22	14 901
a. Gößnitz-Geraer	4,62	—	7924	4,09	—	—	424 510	20,41	—	—	16 971	12,85	3673
b. Greiz-Brunner	1,26	—	2912	4,73	—	—	91 955	18,37	—	—	2347	9,27	1726
a. Löbau-Zittauer	4,51	—	22 224	9,87	—	—	1 123 720	28,91	—	—	8736	4,26	1937
b. Zittau-Reichenberger	3,55	—	39 223	24,53	—	—	826 994	26,16	—	—	23 131	14,77	6516
b) in Privatverwaltung.													
Alberts-Bahn	5,09	—	26 221	4,27	—	—	419 951	5,42	—	—	12 965	4,54	2547
Altona-Kieler	32,8	0,5	124 128	7,11	—	—	869 782	14,69	—	—	125 667	10,25	3253
Bayerische Ostbahnen	81,4	—	174 817	8,31	—	—	4 408 297	23,37	—	—	662 281	13,80	8136
Berlin-Anhaltische	49,143	—	—	—	118 030	10,77	—	—	248 773	1,39	—	—	—
Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Berlin-Hamburger	39,72	—	216 339	16,34	—	—	1 307 161	11,36	—	—	254 608	7,36	6410
b. Hamburg-Bergedorfer	2,09	—	27 171	5,97	—	—	242 178	11,16	—	—	15 342	5,0	7341
Berlin-Potsdam-Magdebrg.	19,54	—	88 184	5,61	—	—	988 866	10,12	—	—	83 071*	3,23	4251
Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	29,69	—	22 215	1,80	—	—	2 895 659	27,76	—	—	39 501	2,0	1330
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	22,60	—	16 335	4,96	—	—	487 518	23,58	—	—	33 374	7,74	1464
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	30,47	—	11 320	1,78	—	—	356 524	13,92	—	—	25 245	4,23	829
Breslau-Schweidnitz-Freib.	22,898	—	99 085	9,51	—	—	1 868 205	9,44	—	—	59 898	3,99	2615
Frankfurt-Hanauer	5,46	—	12 298	2,29	—	—	583 326	16,50	—	—	27 770	8,32	5086
Glückstadt-Elmshorner	4,50	—	—	—	1365	0,78	163 909	17,15	—	—	862	0,96	192
Hessische Ludwigs-E.	28,26	3,97	400 405	19,81	—	—	3 180 837	19,24	—	—	270 363	14,80	—
Homburger	2,41	—	—	—	5191	0,89	68 703	20,79	—	—	993	0,68	412
Kirchheimer	0,883	—	—	—	1476	1,40	10 950	2,99	—	—	326	1,52	377
Köln-Mindener (u. Gießener)	70,32	0,103	7185	0,16	—	—	2 249 542	1,73	—	—	—	—	—
Leipzig-Dresdener	23,54*	3,89	254 984	16,81	—	—	3 658 895	16,80	—	—	274 632	9,43	—
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	0,8	—	1488	0,17	—	—	17 425	16,44	—	—	—	—	—

291			292			293			294			295			296		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen weniger			Die Ausgaben (Kol. 264) betrugen mehr			weniger			Der Ueberschuß betrug mehr			weniger			Die Dividende betrug		
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1868 (nach Kol. 272a).	im Vorjahre.	
Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Prec.	Prec.	
—	—	814	270 665	9,80	506	—	—	—	97 918	3,28	—	—	—	1320	—	—	1
—	—	—	1121981*	20,19	3925	—	—	—	—	—	—	223 083*	3,52	2224	—	—	2
—	—	2336	187 691	12,63	3350	—	—	—	—	—	—	126 122	8,43	3687	—	—	3
—	—	—	—	—	—	4527	2,57	293	11 460	18,98	742	—	—	—	—	—	4
64 923	5,93	5582	—	—	—	65 677	11,10	5647	754	0,15	65	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	498 287	13,30	4710	—	—	—	302 717	9,13	2862	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	10 754*	1,02	407	102 739	8,59	3887	—	—	—	—	—	9
—	—	—	144 401*	38,66*	5758*	—	—	—	—	—	—	120 151*	21,77*	4791*	—	—	10
372 205	4,87	12 692	64 639	1,43	—	—	—	3581	—	—	—	436 844	14,08	9111	—	—	11
—	—	—	106 747	2,97	—	—	—	1047	847 887	29,77	5439	—	—	—	—	—	12
—	—	—	152 411*	15,26	7796	—	—	—	—	—	—	149 307	18,38	7637	—	—	13
—	—	—	504 135*	35,10	9721	—	—	—	168 633*	36,05	3252	—	—	—	—	—	14
—	—	—	41 784	2,93	—	—	—	2084	395 697	31,28	11 183	—	—	—	—	—	15
—	—	—	342 190	13,51	4845	—	—	—	54 323	1,92	749	—	—	—	—	—	16
—	—	—	307 779	12,29	337	—	—	—	320 295	13,04	717	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—*	—	—	—	—	—	947 956	20,60	9524	—	—	—	8	7⅛	18
—	—	—	208 336	10,76	6147	—	—	—	360 820	9,45	10 647	—	—	—	15	13½	19a
—	—	—	129 203	17,69	4641	—	—	—	178 398	21,68	6408	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	88 699	17,51	3919	—	—	—	174 822	29,61	7725	—	—	—	4½	4½	- c
—	—	—	198 271*	34,37	12 392	—	—	—	—	—	—	177 080	61,03	11 068	—	—	20
—	—	—	118 945	38,98	4808	—	—	—	249 724	48,93	10 093	—	—	—	7	4	21
—	—	—	10 488	13,01	2270	—	—	—	6483	12,60	1403	—	—	—	4,0	3,5	22a
—	—	—	1225	5,93	901	—	—	—	1122	23,69	825	—	—	—	0,75	—	- b
—	—	—	9660	8,0	2142	—	—	—	—	—	—	924	1,095	205	—	—	23a
—	—	—	39 214	35,57	11 046	—	—	—	—	—	—	16 083	34,73	4530	—	—	- b
—	—	—	11 741	8,68	2307	—	—	—	1224	0,81	240	—	—	—	n. bek.	7	24
—	—	—	21 101	2,93	303	—	—	—	104 566	20,71	2950	—	—	—	6	5	25
—	—	—	415 400	23,84	5103	—	—	—	246 881	8,08	3033	—	—	—	7¾	7	26
62 654	1,79	1274	—	—	—	76 185	5,72	1550	13 531	0,82	286	—	—	—	13⅞₁₂	13⅞₁₂	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
—	—	—	158 871	7,83	4000	—	—	—	95 737	6,60	2410	—	—	—	9,125	9,125	29a
—	—	—	5726	4,39	2740	—	—	—	9616	5,28	4601	—	—	—	9⅛	9⅛	- b
—	—	—	—	—	—	11 640*	1,12	596	94 711	6,13	4847	—	—	—	17	16	30
—	—	—	—	—	—	82 044	9,52	2764	121 545	11,49	4094	—	—	—	8⅛	8	31a
—	—	—	—	—	—	16 572	4,63	727	49 946	54,19	2191	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	11 075	2,72	364	—	—	—	14 170	7,46	465	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	14 407	2,26	629	—	—	—	45 490	5,26	1986	—	—	—	8⅛	8	32
—	—	—	32 084	17,92	5876	—	—	—	—	—	—	4814*	2,80	790	6,3	6,1	33
—	—	—	—	—	—	1121	2,08	249	1983	5,60	441	—	—	—	—	—	34
—	—	948	70 086	10,37	—	—	—	1408	200 277	17,41	460	—	—	—	9	8½	35
—	—	—	—	—	—	472	0,78	196	1465	1,72	608	—	—	—	8½	8	36
—	—	—	—	—	—	424	3,64	490	750	7,65	867	—	—	—	3½	4*	37
52 804	0,54	956	—	—	—	113 746*	2,23	1720	—	—	—	25 911	0,45	490	8⅛₁₂	8¹¹⁄₁₂₀	38
—	—	12 825	124 017	8,54	—	—	—	6938	150 615	10,31	—	—	—	5887	28,5	25	39
177	0,28	221	—	—	—	6399	21,17	7999	6222	19,27	7778	—	—	—	19	18	40

	285		286		287		288		289		290		
A. Deutsche Eisenbahnen.	**V. Vergleichung des Verkehrs**												
	Betriebs-Bahnlänge		Gegen das Vorjahr wurden befördert:								Die Ein-		
	a.	b. gegen das Vorjahr mehr	Personen				Güter (Kol. 174)				mehr.		
			mehr.		weniger.		mehr.		weniger.		a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge
II. Privatbahnen.	1868 (nach Kol. 11)												
	Meilen.			Proc.		Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Z.-Ctr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.
Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	14,6	—	9831	2,28	—	—	7968	0,20	—	—	7982	1,49	547
Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	19,36	—	114 747	9,73	—	—	1 246 408	4,78	—	—	235 286	10,55	12 153
a. Magdeburg-Halberstädter	24,57	1,83	82 355	5,75	—	—	1 587 026	6,68	—	—	145 603	8,79	842
b. Magdeb.-Wittenbergesche	14,28	—	6534	2,04	—	—	1 229 674	36,62	—	—	36 179	6,34	2590
Mecklenburgische	19,37	—	26 260	7,07	—	—	137 278	4,70	—	—	18 468	3,24	956
Neisse-Brieger	6,18	—	21 618	12,17	—	—	468 720	22,42	—	—	13 001	7,80	2104
Niederschlesische Zweigbahn .	9,50	—	10 910	5,98	—	—	379 820	13,58	—	—	5902	2,08	621
Ostpreußische Südbahn . .	20,37*	5,53	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Pfälzische Ludwigsbahn .	24,0	0,41	180 720	10,82	—	—	3 072 452	10,73	—	—	206 514	12,56	7413
b. Pfälzische Maximiliansb.	8,36	—	27 152	5,56	—	—	509 354	4,11	—	—	16 031	3,56	1917
c. Neustadt-Dürkheimer . .	2,065	—	29 208	16,81	—	—	19 377	2,04	—	—	2297	5,53	1113
d. Pfälzische Nordbahnen .	1,05	—	—	—	—	—	--	—	—	—	—	—	—
Rechte Oder-Ufer-E. . .	12,23	2,11	48 469	52,65	—	—	895 177	24,58	—	—	161 075	73,21	9420
Rheinische	72,03*	5,21	380 901	8,46	—	—	6 637 654	15,12	—	—	540 892*	9,54	1370
Schleswigsche	30,56*	2,42	42 080	10,82	—	—	140 107	7,47	—	—	39 989*	7,37	—
Taunus-E.	6,71	—	4319	0,35	—	—	606 114	21,41	—	—	19 575	4,40	2917
a. Thüringische	38,60	0,50	198 151	12,26	—	—	2 072 122	12,20	—	—	161 450	5,02	3095
b. Werra-E.	22,71	—	21 539	4,58	—	—	114 601	2,74	—	—	2262	0,31	100
Tilsit-Insterburger . . .	7,16	—	4254	4,69	—	—	470 157	123,16	—	—	9125	10,85	1275
Oesterreichische Bahnen.													
Ungarische Nordbahn . .	16,35	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aussig-Teplitzer	6,24*	1,82	11 546	8,02	—	—	2 113 398	14,29	—	—	31 227	6,79	—
Böhmische Nordbahn . .	5,90*	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhmische Westbahn . .	26,66	—	103 348	50,58	—	—	2 597 774	27,35	—	—	260 507	18,31	9771
Brünn-Rossitzer	3,75	—	—	—	817	1,30	517 363	16,81	—	—	29 006	12,38	7736
Buschtéh-rader { a. Kralup-Kladno .	4,22	0,08	9173	19,85	—	—	1 429 018	13,42	—	—	58 032	13,23	11 744
Buschtéh-rader { b. Prag-Wejhybka }	8,17	0,71	33 890	37,74	—	—	232 810	9,04	—	—	33 316	18,24	1959
Buschtéh-rader { c. Pferde-Bahn . .													
Fünfkirchen-Barcs'er . .	5,88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Galizische Carl-Ludwig-B.	46,81	—	24 068	8,52	—	—	—	—	877 842	11,23	—	—	—
Graz-Köflacher	5,31	—	11 185	10,64	—	—	1 472 444	46,85	—	—	81 684	31,15	15 383
Kaiser Ferdinands Nordbahn	79,773	—	244 169	13,24	—	—	14 427 043	26,29	—	—	3 011 598	21,83	37 753
Kaiser Franz-Josef-Bahn .	6,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn .	56,93	—	226 037	17,60	—	—	5 600 554	30,08	—	—	1 338 315	20,73	23 505
Kaiserin Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	17,37	—	586	2,30	—	—	58 619	8,06	—	—	—	—	—
Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	35,11	—	26 161	19,71	—	—	762 021	36,38	—	—	168 699	17,22	4805
Mohacs-Fünfkirchener . .	8,08	—	8358	19,23	—	—	1 171 473	28,54	—	—	78 355	19,64	9697
a. Oesterreichische nördliche .	62,31	—	231 501	17,14	—	—	8 521 509	25,83	—	—	786 990	10,06	12 631
b. Oesterreichische südöstliche	92,15	—	152 541	16,67	—	—	12 142 648	40,81	—	—	2 598 464	29,0	28 198
c. Wien-Neu-Szönyer . .	20,93	—	44 983	21,19	—	—	2 389 095	35,58	—	—	157 341	12,74	7518
a. Südbahn, Oesterreichische	210,01	—	630 802	16,60	—	—	12 917 918	33,71	—	—	2 517 298	17,06	11 957
b. Tiroler	39,78*	10,77*	169 742	31,77	—	—	1 277 289	35,26	—	—	735 732	103,03	11 832
Süd-Norddeutsche . . .	27,52	1,24	43 978	10,64	—	—	1 354 756	19,45	—	—	103 829	8,76	1550
Theiß-Bahn	77,31	—	32 321	7,38	—	—	4 416 876	40,27	—	—	773 997	25,28	10 011
Turnau-Kralup-Prager . .	11,52	—	46 392	26,88	—	—	565 443	14,82	—	—	47 019	9,89	4088
Fremdländische Bahnen.													
Niederländische Staats-E. .	99,08	19,15	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lüttich-Mastrichter . . .	3,86	—	15 818	3,20	—	—	—	—	16 090	0,41	624	0,27	161
Niederländische Rhein-E. .	23,24	—	85 620	6,28	—	—	977 906	10,85	—	—	133 080	5,99	5727
a. Warschau-Wiener . .	46,4	—	31 702	4,12	—	—	2 451 380	21,17	—	—	357 525	14,83	7705
b. Warschau-Bromberger .	19,7	1,0	13 303	4,94	—	—	602 953	19,52	—	—	75 858	12,99	2265

291			292			293			294			295			296		

und Ertrages mit dem Vorjahre.

nahmen betrugen weniger			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen mehr			Die **Ausgaben** (Kol. 264) betrugen weniger			Der **Ueberschuß** betrug mehr			Der **Ueberschuß** betrug weniger			Die Dividende betrug		
a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	a. überhaupt.		b. pro Meile Bahnlänge.	1868 (nach Kol. 274a)	im Vorjahre.	
Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Thlr.	Prec.	Thlr.	Proc.	Proc.	
—	—	—	3320	1,08	227	—	—	—	4662	2,06	320	—	—	—	2½	2⅜	41
—	—	—	66 561	6,85	3138	—	—	—	168 725	13,41	8715	—	—	—	19	18	42
—	—	—	28 693	3,88	—	—	—	1100	116 910	12,72	1942	—	—	—	15	13	43a
—	—	—	—	—	—	3568	1,19	221	39 747	14,67	2810	—	—	—	3	3	- b
—	—	—	4331	1,32	225	—	—	—	14 137	4,93	734	—	—	—	2,75	2,50	44
—	—	—	4528	5,79	733	—	—	—	8473	9,56	1371	—	—	—	5⅛	5 1/12	45
—	—	—	—	—	—	5928	4,50	621	11 830	7,76	1245	—	—	—	4⅛	3¾	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	84 000	11,68	2979	—	—	—	122 514	13,23	4434	—	—	—	11,2	9,4	48a
—	—	—	—	—	—	9623	4,13	1151	25 654	11,80	3068	—	—	—	5½	5	- b
—	—	—	2181	5,70	1057	—	—	—	116	3,38	56	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- d
—	—	—	52 002	49,94	2477	—	—	—	109 073	94,12	6942	—	—	—	5	3⅛	49
—	—	—	287 778*	14,77	1887	—	—	—	253 114	6,80	—	—	—	516	7⅛	7½	50
—	—	177	21 366*	8,71	9	—	—	—	18 623	6,59	—	—	—	186	—	—	51
—	—	—	25 459	13,17	3794	—	—	—	—	—	—	5874	2,54	877	7,2	7	52
—	—	—	74 252	4,66	1387	—	—	—	87 198	5,37	1711	—	—	—	9	8½	53a
—	—	—	16 704	3,14	736	—	—	—	—	—	—	14 442	7,23	636	2,25	2,6	- b
—	—	—	10 506	20,63	1468	—	—	—	—	—	—	1381	4,17	193	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	72 310	48,55	—	—	—	—	—	—	—	41 081	13,21	—	10	10	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	128 590	21,13	4823	—	—	—	131 917	16,20	4948	—	—	—	6	—*	58
—	—	—	1810	1,98	483	—	—	—	27 196	19,01	7253	—	—	—	—*	—	59
—	—	—	—	—	—	6213	3,34	2325	64 245	25,44	14 068	—	—	—	12,02	10,12	60
—	—	—	9001	8,36	—	—	—	152	24 315	32,39	2102	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
865 885*	20,39	18 498	8273*	0,57	176	—	—	—	—	—	—	874 158	31,21	18 674	7	9½	62
—	—	—	34 229	35,70	6446	—	—	—	47 455	28,53	8937	—	—	—	7	4,25	63
—	—	—	778 425	18,90	9758	—	—	—	2 233 173	23,07	27 994	—	—	—	19,08	15,5	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	845 787	30,60	14 857	—	—	—	492 528	13,36	8651	—	—	—	5	5	66a
522	0,19	30	23 102	9,80	1330	—	—	—	—	—	—	23 624	78,29	1360			- b
—	—	—	7462	1,27	212	—	—	—	161 237	41,16	4592	—	—	—	—	—	67
—	—	—	60 121	41,37	7441	—	—	—	18 234	7,18	2256	—	—	—	—	—	68
—	—	—	609 371	24,36	9780	—	—	—	177 619	3,34	2851	—	—	—			
—	—	—	1 121 219	39,31	12 168	—	—	—	1 477 245	24,07	16 030	—	—	—	10½	8½	69
—	—	—	157 929	28,38	7616	—	—	—	—	—	—	588	0,09	28			
—	—	—	627 199	12,29	2987	—	—	—	1 890 099	19,29	9000	—	—	—	6,6	6,6	70
—	—	—	226 725	58,37	2068	—	—	—	509 007	156,63	9764	—	—	—			
—	—	—	177 027	35,34	5501	—	—	—	—	—	—	73 198	10,54	3951	2,90*	4,75	71
—	—	—	164 247	14,69	2124	—	—	—	609 750	31,38	7887	—	—	—	12,36*	12,36*	72
—	—	—	—	—	—	4273	2,99	370	51 292	15,42	4458	—	—	—	7	6	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	2635	2,61	682	—	—	—	—	—	—	2011	3,06	521	—	—	75
—	—	—	12 754	1,42	549	—	—	—	120 326	9,11	5178	—	—	—	8,06	7,90	76
—	—	—	48 516	3,74	1045	—	—	—	309 009	27,79	6660	—	—	—	6½	8½	77a
—	—	—	189 914	46,0	8520	—	—	—	—	—	—	114 056	66,66	6255	0,92*	2,88	- b

Abſchnitt E.

Außergewöhnliche Ereigniſſe beim Eiſenbahn-Betriebe.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

	297						298	299		300		301		302		303	
	I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1868, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:						Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		n. durch Unvorsichtigkeit des Verletzten selbst	
	Anzahl der Unfälle.						Unfälle	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet
Badische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
Bayerische	1	—	—	—	1	. . . .	—	2	3	—	1	—	—	4	—	—	—
Braunschweigische	1	1	1	—	—	b. Zerreißen der Kuppelung	1	4	—	—	10	1	—	10	1	—	—
Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oldenburgische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hebra-Hanauer	—	—	1	—	—	b. Bruch eines Bremswinkels	1	2	—	—	3	—	—	3	—	—	—
Hannoversche	6	3	—	—	—	. . . .	1	10	2	—	6	2	—	8	2	1	1
Main-Weser-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nassauische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Saarbrücker	—	—	—	—	—	b. Ueberfahren eines Fuhrwerks bei eingeschlossener Barriere	1	1	—	—	—	2	1	2	1	—	—
Westfälische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sächsische östliche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Sächsische westliche	1	1	1	—	—	d. unterlassene Ankündigung des Zuges	1	4	—	—	2	2	1	—	3	2	—	—
Württembergische	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	5

II. Privatbahnen

a) unter Staatsverwaltung.

a. Bergisch-Märkische	2	2	5	—	1	. . . .	—	10	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—
b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	1	1	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	9	2	—	—	9	2	—	—
Rhein-Nahe-E.	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—
Wilhelms-Bahn	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	durch Zusammenstoß einer Maschine mit dem letzten Wagen e. vorausgeh. Zug.	1	1	13	—	2	—	—	—	15	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

b) in Privatverwaltung.

Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altona-Kieler	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bayerische Ostbahnen	—	2	—	—	—	. . . .	—	2	—	—	1	2	—	—	1	2	—	—
Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Berlin-Hamburger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Hamburg-Bergedorfer																		
Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	1	—	. . . .	2	3	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—
Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Homburger	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirchheimer	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leipzig-Dresdener	1	1	—	—	—	b. Zerreißen der Kuppelung	1	3	—	—	4	1	—	—	4	1	—	—
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—	—	. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Kol. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende												Bahnbeamte und Arbeiter								Dritte Personen								Zusammen		
b. durch eigenmächtiges Öffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen										a. durch Unvorsichtigkeit bei Handhabung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn		c. durch sonstige Ursachen				a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht		c. durch sonstige Ursachen				Personen		
beschäd.	get.		beschä.	get.				beschäd.	get.			beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.			beschäd.	get.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.			beschäd.	get.	beschäd.	getöd.	
—	—	. . . . .	—	—				—	—			—	1	—	—	. . . . .		—	—	—	1	—	2	. . . . .		—	—	1	7	1
—	—	. . . . .	—	—				—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	—	5	. . . . .		—	—	—	5	2
—	—	. . . . .	—	—				—	—			3	—	—	4	. . . . .		—	—	—	—	—	1	. . . . .		—	—	3	5	3
—	—	. . . . .	—	—				—	—			—	1	—	—	. . . . .		—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	1	4
—	—	. . . . .	—	—				—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	5
—	—	. . . . .	—	—				1	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	1	—	—	. . . . .		—	—	1	1	6
—	—	. . . . .	—	—				1	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	—	—	. . . . .		—	—	1	—	7
1	—	. . . . .	—	—				2	4	—	3	durch Fall beim Coupiren von Billets		—	1			2	8	1	2	. . . . .		—	—	7	19	8
—	—	. . . . .	—	—				2	2	—	—	. . . . .		—	—			—	1	—	1	. . . . .		—	—	2	4	9
—	—	. . . . .	—	—				—	1	—	—	. . . . .		—	—			—	1	—	—	. . . . .		—	—	—	2	10
—	—	. . . . .	—	—				18	4	—	—	. . . . .		—	—			7	9	—	—	. . . . .		—	—	25	13	11
1	—	. . . . .	—	—				5	2	3	2	. . . . .		—	—			5	6	—	1	durch Fahren auf dem Trittbrett in betrügerischer Absicht		—	1	14	12	12
—	—	durch Selbstmord	—	1				2	—	1	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	3	1	13
1	—	. . . . .	—	—				—	1	1	—	. . . . .		—	—			—	2	—	—	. . . . .		—	—	2	3	14
—	—	d. Bediensteten d. Bahn bei herausstehendem Zuge	1	—				—	—	1	1	durch Fall vom Wagen		1	1			—	2	—	—	. . . . .		—	—	4	4	15
—	—	. . . . .	—	—				1	3	—	—	. . . . .		—	—			1	3	—	1	. . . . .		—	—	2	7	16
1	—	durch Hinausbeugen aus dem Wagenfenster	1	—				4	4	—	2	. . . . .		—	—			4	4	—	—	. . . . .		—	—	10	15	17
—	—	. . . . .	—	—				5	5	—	6	beim Werfen eines Kindes aus dem Gefährte		—	1			1	8	—	—	durch Bruch eines eisernen Zugtrittes beim Besteigen der Bremse		—	1	6	21	18a
—	—	. . . . .	—	—				—	2	—	—	. . . . .		—	—			1	—	—	—	. . . . .		—	—	1	2	- b
—	—	. . . . .	—	—				1	4	—	—	. . . . .		—	—			—	3	—	—	. . . . .		—	—	1	8	19a
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	- c
1	—	. . . . .	—	—				—	1	—	—	. . . . .		—	—			1	2	—	1	. . . . .		—	—	1	5	20
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	21
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	22a
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	23a
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	1	. . . . .		—	—	—	1	- b
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	24
—	—	. . . . .	—	—				—	2	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	1	. . . . .		—	—	1	2	25
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	2	. . . . .		—	—			—	4	—	—	. . . . .		—	—	—	6	26
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			2	2	—	—	. . . . .		—	—	2	2	27
—	—	. . . . .	—	—				1	1	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	1	. . . . .		—	—	1	2	28
—	—	. . . . .	—	—				1	—	—	—	. . . . .		—	—			1	—	1	1	. . . . .		—	—	3	1	29
—	—	. . . . .	—	—				3	6	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	2	. . . . .		—	—	3	8	30
—	—	durch Entspringen aus dem Zuge	2	—				1	—	—	1	. . . . .		—	—			—	—	—	1	. . . . .		—	—	3	2	31a
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	- b
—	—	. . . . .	—	—				—	—	2	1	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	2	1	- c
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	1	. . . . .		—	—	—	1	32
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	33
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	1	—	—	. . . . .		—	—	—	1	34
—	—	. . . . .	—	—				—	1	—	—	. . . . .		—	—			—	2	—	1	. . . . .		—	—	—	4	35
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	—	36
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	—	. . . . .		—	—	—	1	37
—	—	. . . . .	—	—				2	5	—	—	. . . . .		—	—			1	3	—	1	. . . . .		—	—	3	9	38
—	—	. . . . .	—	—				—	1	—	—	durch Hinabstürzen vom Wagen		1	—			—	—	—	2	. . . . .		—	—	1	3	39
—	—	. . . . .	—	—				—	—	—	—	. . . . .		—	—			—	—	—	1	. . . . .		—	—	—	1	40

Digitized by Google

	297							298	299		300		301		302		303	
	I. Unfälle a) bei fahrenden Zügen																	
A. Deutsche Eisenbahnen.	Die Unfälle im Betriebsjahre 1868, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:							Zusammen.	Bei diesen Unfällen (Kol. 297) wurden unverschuldet									
	a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Umfahren in den Bahnhöfen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.	Anz.		Reisende		Bahn-Beamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		a. durch Unvorsichtigkeit eigener Leute an ihrem Verluste bei Zügen	
	Anzahl der Unfälle.							Unfälle.	beschädigt	getödtet.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getöd.	beschäd.	getödtet.	beschäd.	getödt.
II. Privatbahnen.																		
Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	1	—	—	—	—	. . . .		1	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenburgische	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rheinische	2	—	—	—	—	. . . .		2	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—
Schleswigsche	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taunus-E.	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Thüringische	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
b. Werra-E.	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.																		
Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhmische Westbahn . . .	1*	—	—	—	—	. . . .		—	1	52*	31*	3	—	—	55	31	—	—
Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn . }	—	—	—	—	—	{ durch Ueberfahren . d. Trennung d. Zuges beim Einhängen . . }		{ 1 1 1 }	3	—	—	1	1	—	—	1	1	—
Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	1	—	—	—	. . . .		—	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—
Galizische Carl-Ludwigs-B.	—	—	—	—	—	{ durch Auffahren eines vorausgehenden Zuges }		2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiser Ferdinands Nordbahn	2	—	—	—	—	{ durch Zusammenstoß von Bahnwagen }		1	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—
Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	—	—	—	1	—	. . . .		8	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Oesterreichische nördliche	14*	64*	—	—	25*	. . . .		—	103*	4	2	16	5	4	12	24	19	1
b. Oesterreichische südöstliche	3	1	—	—	—	. . . .		—	4	—	—	6	4	—	—	6	4	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Südbahn, Oesterreichische	2	—	—	—	—	{ durch Trennung der Züge }		1	3	—	—	8	1	—	—	8	1	1
b. Tiroler	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Theiß-Bahn	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fremdländische Bahnen.																		
Niederländische Staats-E. .	1	—	—	—	—	. . . .		—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	—
Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederländische Rhein-E. .	1	—	—	—	—	. . . .		—	1	3	1	—	—	—	3	1	—	—
a. Warschau-Wiener . . .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	. . . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

303	304	305	306

(incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

Außerdem wurden (unabhängig von den Unfällen ad Rel. 297) durch eigene Schuld der Betroffenen

Reisende				Bahnbeamte und Arbeiter				Dritte Personen						Zusammen Personen		
b. durch eigenmächtiges Oeffnen der Wagenthüren		c. durch sonstige Ursachen		a. durch Unvorsichtigkeit bei Ausübung des Dienstes		b. durch unvorsichtiges Betreten der Bahn	c. durch sonstige Ursachen			a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn		b. durch Betreten der Geleise in selbstmörderischer Absicht	c. durch sonstige Ursachen				
beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet	beschädigt	getödtet		
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	41
1	—			1	1	—	—			—	1	—	1			2	3	42
—	—			1	—	—	—			—	1	—	—			1	1	43a
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	- b
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	44
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	45
—	—			—	—	—	—			—	—	—	1			—	1	46
—	—			2	—	—	—			—	—	—	3			2	3	47
1	—			2	—	—	1			—	—	—	1			3	2	48a
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	- b
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	- c
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	- d
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	49
—	—			2	5	—	—	von einem Passagier durch ein vom Zuge gewor fenes Stück Eisen beschädigt	1 —	1	3	—	4			4	12	50
—	—			—	—	—	—			—	2	—	—			—	2	51
—	—			1	—	—	2			1	—	—	1			2	3	52
—	—			1	1	—	—			—	2	—	2			1	6	53a
—	—			—	—	—	—	d. Fallen aus dem Packwagen in der Nacht und bei stürmischem Wetter	1 —	1	1	—	1			2	2	- b
—	—			—	—	—	—			—	—	—	1			—	1	54
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	55
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	56
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	57
—	—			—	—	1	—			1	—	—	—			2	—	58
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	59
—	—			1	—	—	—			—	1	—	—			1	1	60
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	61
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	62
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	63
—	—			2	3	—	6	durch Sturz vom Wagen	1 1	1	6	—	4	durch Aufspringen auf den Wagen	— 1	4	21	64
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	65
—	—			5	2	—	—			1	2	—	—			6	4	66a
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	- b
—	—			1	1	—	—			1	1	—	—			2	2	67
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	68
—	1	durch Werfen eines Steins auf den Zug	2 —	1	1	—	1	durch Felssturz	2 —	1	5	—	1	durch Schlaganfall	— 1	7	11	69a
—	—			4	1	—	1			1	5	—	—			5	8	- b
—	—			—	1	—	—			—	—	—	—			—	1	- c
4	—			6	2	2	5	durch Oeffnen der Wagenthür	1 —	7	14	—	2			21	23	70a
1	—			—	—	—	—			—	1	—	—			1	1	- b
—	—			—	1	1	—	durch Selbstmord	— 1	—	1	—	—			1	3	71
—	—			—	1	—	3	durch Unvorsichtigkeit bei einer in Reparatur befindlichen Brücke	— 1	1	2	—	—			1	8	72
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	73
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	74
—	—			—	—	—	—			—	—	—	—			—	—	75
—	—			—	1	—	—			—	1	—	—			1	1	76
—	—			5	5	—	—			—	4	—	—			5	9	77a
—	—			1	1	—	—			—	2	—	—			1	3	- b

Digitized by Google

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).

		307							308	309					
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:								Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:					
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtiges Stellen der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Auffahren d. Züge an stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.	zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.						unf.	Unfälle.	Anzahl.					
	I. Staatsbahnen.														
1	Badische	—	4	1	1	—	—	—	6	2	—	3	15	—	
2	Bayerische	—	2	—	—	6	3	3	14	4	—	—	16	—	
3	Braunschweigische	1	1	3	—	3	1	1 (durch Zerbrechen eines Rades)	10	5	—	7	37	—	
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	Oldenburgische	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	16	—	
7	Vebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	Hannoversche	4	—	1	—	—	3	—	8	5	—	4	20	—	
9	Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10	Nassauische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
13	Saarbrücker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	Westfälische	1	—	—	—	1	2	1 d. Bruch einer Achsgabel; 1 d. Bewegung eines Wagens durch Sturm	6	4	1	3	5	—	
15	Sächsische östliche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Sächsische westliche	1	—	1	—	—	—	1 (durch Ueberrahmung auf einem Wege-Uebergange)	3	2	1	—	42	—	
17	Württembergische	3	2	—	1	—	3	—	9	5	1	—	19	Postwagen	1
	II. Privatbahnen														
	a) unter Staatsverwaltung.														
18	a. Bergisch-Märkische	2	—	—	—	—	2	—	4	7	—	8	16	—	
	b. Hessische Nordbahn	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	5	—	
19	a. Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21	Wilhelms-Bahn	—	1	1	—	1	—	—	3	3	—	—	5	—	
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	b) in Privatverwaltung.														
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
25	Altona-Kieler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
26	Bayerische Ostbahnen	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	9	—	
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28	Berlin-Görlitzer	—	1	1	—	—	—	—	2	2	—	2	1	—	
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31	Berlin-Stettiner: a. Stammbahn ꝛc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Berlin-Stettiner: b. Hinterpommer.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Berlin-Stettiner: c. Vorpommersche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	7	—	
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
35	Hessische Ludwigs-E.	—	2	1	—	—	—	—	3	—	—	—	5	—	
36	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	11	—	
39	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

		307								308	309				
		(Forts.) I. **Unfälle** a) bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthalts auf den Bahnhöfen).													
		Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:									Bei diesen Unfällen (Kol. 307) wurden zerstört oder stark beschädigt:				
		a. Zusammenstoß zweier Züge.	b. Entgleisung.	c. unrichtige Stellung der Weichen.	d. zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe.	e. Achsbrüche.	f. Auffahren v. Zügen auf stillstehende Wagen.	g. sonstige Ursachen.		zusammen.	a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	
		Anzahl der Unfälle.							Anz.	Unfälle	Anzahl.				Anz.
	A. Deutsche Eisenbahnen.														
	II. Privatbahnen.														
1	Lübeck-Büchener (u. Hamb.)	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
2	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
3	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
4	Mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
5	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
6	Niederschlesische Zweigbahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
7	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
8	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
9	Rechte Oder-Ufer-E. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
50	Rheinische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	3	3	. . . . —
51	Schleswigsche	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	1	1	—	—	Bremswagen 1
52	Taunus-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
53	a. Thüringische	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	b. Werra-E.	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
54	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	B. Oesterreichische Bahnen.														
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
56	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
57	Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
58	Böhmische Westbahn . . .	1	2	1	—	2	4	. . . .	—	10	1	—	3	24	. . . . —
59	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
60	Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno, b. Prag-Wejhybka, c. Pferde-Bahn }	1	3	—	—	—	—	. . . .	—	4	1	—	—	4	. . . . —
61	Fünfkirchen-Barcs'er. . .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	19	. . . . —
62	Galizische Carl-Ludwig-B. .	—	—	—	—	—	2	. . . .	—	2	—	—	—	10	. . . . —
63	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	4	—	1	—	—	—	. . . .	—	5	3	2	1	28	. . . . —
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn, b. Pferde-Bahn }	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	—	b. Einsturz d. Brücke bei Czernewitz	1	1	2	2	—	8	. . . . —
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	1	—	. . . .	—	1	—	—	—	3	. . . . —
69	a. Oesterreichische nördliche .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	b. Oesterreichische südöstliche .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
70	a. Südbahn, Oesterreichische	5	2	—	—	1	6	durch Trennung der Züge	1	15	8	2	4	91	. . . . —
	b. Tiroler	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
71	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
72	Theiß-Bahn	1	—	1	—	—	2	. . . .	—	4	—	—	—	14	. . . . —
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
	C. Fremdländische Bahnen.														
74	Niederländische Staats-E. .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —
76	Niederländische Rhein-E. .	—	—	2	—	2	—	. . . .	—	4	—	—	2	4	. . . . —
77	a. Warschau-Wiener . . .	—	1	—	—	—	—	. . . .	—	1	—	—	—	—	. . . . —
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	. . . . —

A. Deutsche Eisenbahnen.

(Forts.) I. Unfälle b) auf den Bahnhöfen,

	310		311	312	313		314		315		316		317									
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1868, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:			Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet:							Außerdem wurden (unabhängig von											
													Bahnbeamte und									
I. Staatsbahnen.	a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen		Reisende durch Fallen beim Aus- Steigen aus dem Coupé u. Unvorsichtigkeit		a. durch unzeitiges oder unvorsichtiges Betreten oder Verlassen d. Fahrzeuge		b. durch Unvorsichtigkeit beim Klagenstehen und Anspringen der Züge		c. durch unzeitiges Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise		d. durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		e. durch Unvorsichtigkeit der Sas, Wartende u. Arbeiter	
	Anf.		Unfälle.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.	beschä.	get.
Badische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	1	—	—
Bayerische	1	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	—
Braunschweigische	—	durch vorzeitiges Niederlassen einer Ueberfahrtsbarrière.	1	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	4	—	1	—	—	—	—
Friedrich-Franz-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Main-Neckar-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—
Oldenburgische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Hebra-Hanauer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannoversche	12	durch Zurückhalten eines über die Bahn fahrenden Fuhrwerks	1	13	—	—	6	5	1	1	7	6	—	—	1	—	1	4	—	2	2	—	1	—
Main-Weser-Bahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	—	—	—
Nassauische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	. . . . .	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—	4	—	6	—	—	—	—	—	—	—
Preuß. Ostbahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	3	2	—	1	—	28	1
Saarbrücker	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
Westfälische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	1	1	2	—	—	—	—
Sächsische östliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Sächsische westliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	—	2	—	—	—	—
Württembergische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	1	—	—	1	—	—	—
II. Privatbahnen																								
a) unter Staatsverwaltung.																								
a. Bergisch-Märkische	1	. . . . .	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	1	1	3	2	3	—	—
b. Hessische Nordbahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—	—	—
a. Oberschlesische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	7	—	—	—	—	—	—
b. Breslau-Posen-Glogauer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
c. Stargard-Posener	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Rhein-Nahe-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Wilhelms-Bahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
a. Gößnitz-Geraer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Löbau-Zittauer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.																								
Alberts-Bahn	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altona-Kieler	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Bayerische Ostbahnen	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3	—	—	—	—	—	1
Berlin-Anhaltische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—	—
Berlin-Görlitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—
a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—
Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—
Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	1	1	9	1	—	—
Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breslau-Schweidnitz-Freib.	5	. . . . .	3	8	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	—	—	2	1	—	—	2	—	—	—
Frankfurt-Hanauer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Glückstadt-Elmshorner	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Hessische Ludwigs-E.	2	. . . . .	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Homburger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirchheimer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Köln-Mindener (u. Gießener)	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5	—	3	1	4	—	1
Leipzig-Dresdener	—	. . . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	1	—	—	2	—	—	1	1	1	27	6
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

317	318	319	320	321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betroffenen								Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							
Arbeiter		Dritte Personen				Zusammen Personen		a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f. sonstige Ursachen.		Zusammen
f. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Geleise		b. durch sonstige Ursachen				Anzahl der Unfälle.							
beid.	get.	beid.	get.	beid.	get.	beid.	get.						uns.	uns.	
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	8	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	1
. . . .	—	—	—	—	durch Selbstmord	—	3	—	10	2	3	2	—	1	. . . .	—	8	2
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	5	3	—	—	—	—	durch heftigen Sturm .	1	4	3
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	4
. . . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	2	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	5
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	d. Anfahren einer Lokomotive an eine stehende	1	1	6
durch Stürz vom Wagen beim Transport von Arbeitsgeräthen	1	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	7
b. Unvorsichtigkeit b. Verladen schwerer Güter	1	—	—	2	. . . .	—	—	6	8	3	1	1	1	—	d. Anstoßen an das Dach eines Güterschuppens	1	7	8
. . . .	—	—	—	1	. . . .	—	—	3	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	9
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	10
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	10	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	11
beim Abladen von Schwellen, Schienen a. Gütern rc.	15	—	1	—	. . . .	—	—	50	4	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	12
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	13
. . . .	—	—	—	5	. . . .	—	—	4	8	—	2	—	—	1	. . . .	—	3	14
. . . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	1	3	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	15
beim Schwellenladen	—	1	—	1	. . . .	—	—	5	6	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	16
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	6	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	17
. . . .	—	—	1	1	. . . .	—	—	8	8	1	1	—	—	—	. . . .	—	2	18a
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	6	7	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	19a
. . . .	—	—	1	—	. . . .	—	—	1	3	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- c
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	20
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	21
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	22a
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	23 a
durch Herabfallen von einer Lowry	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	24
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	25
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	10	4	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	26
. . . .	—	—	—	—	durch Selbstmord	—	1	3	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	27
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	3	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	28
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	29
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	3	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	30
durch Herabfallen eines Balkens d. Perrondaches	—	1	—	—	durch Herabfallen eines Balkens d. Perrondaches	2	1	15	5	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	31a
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- b
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	- c
. . . .	—	—	—	1	. . . .	—	—	4	2	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	32
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	1	—	1	—	—	—	. . . .	—	1	33
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	34
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	1*	—	—	. . . .	—	1	35
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	36
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	37
. . . .	—	—	—	1	. . . .	—	—	7	14	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	38
. . . .	—	—	—	—	. . . .	—	—	30	9	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	39
durch Blitzschlag .	—	1	—	—	. . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	. . . .	—	—	40

Digitized by Google

A. Deutsche Eisenbahnen.

II. Privatbahnen.

	310		311	312		313		314		315		316		317									
	(Forts.) I. Unfälle b) auf den Bahnhöfen,																						
	Die Unfälle im Betriebsjahre 1868, bei denen Personen (ohne eigene Schuld) beschädigt oder getödtet wurden, sind veranlaßt durch:			Bei diesen Unfällen (K. 310) wurden unverschuldet:								Reisende durch Fallen beim Aussteigen aus dem Coupé u. d. Unvorsichtigkeit		Außerdem wurden (unabhängig von Bahnbeamte und									
	a. Rangiren der Züge.	b. sonstige Ursachen.	Zusammen	Reisende		Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen		Zusammen Personen				a.		b.		c.		d.		e.	
														durch ungeeignetes oder unvorsichtiges Verlassen d. Fahrzeuge		durch Unvorsichtigkeit beim Wagenstellen und Rangiren der Züge		durch ungeeignetes Betreten oder unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise		durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes		durch Unachtsamkeit der Bau-Werkmstr. ꝛc. Arbeiter	
	Unf.	Unf.	Unfälle.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.	beich.	get.
Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	durch ein Fuhrwerk, welches die Barrière durchbrochen hatte	1	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	8	—	1	—	—	—	13	—
a. Magdeburg-Halberstädter	—	. . . . .	—	—	—	5	1	—	—	5	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—
b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	. . . . .	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenburgische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neisse-Brieger	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Niederschlesische Zweigbahn .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostpreußische Südbahn . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Pfälzische Ludwigsbahn .	1	. . . . .	—	1	—	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	2	2	—	—	2	1	1	1	—
b. Pfälzische Maximiliansb. .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Pfälzische Nordbahnen .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rechte Oder-Ufer-E. . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Rheinische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	4	—	4	—	4	1	—	—
Schleswigsche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3
Taunus-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Thüringische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
b. Werra-E.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilsit-Insterburger . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische Bahnen.																								
Ungarische Nordbahn . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aussig-Teplitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhmische Nordbahn . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhmische Westbahn . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—
Brünn-Rossitzer	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Buschtêhrader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka . c. Pferde-Bahn . }	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Galizische Carl-Ludwigs-B.	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	1	—	7	1	—
Graz-Köflacher	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiser Ferdinands Nordbahn	1	durch Zusammenstoß . durch Umsturz eines Signalbaums .	1 1	3	—	—	2	1	—	—	2	1	—	—	2	—	2	1	3	1	8	7	2	2
Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserin { a. Lokom.-Bahn .	5	. . . . .	2	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—
Elisabeth { b. Pferde-Bahn .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	durch Blitzschlag . .	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mohacs-Fünfkirchener . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Oesterreichische nördliche .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	6	1	2	1	4	—	1	1	—
b. Oesterreichische südöstliche	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	8	3	4	5	1	2	—	1	—
c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
a. Südbahn, Oesterreichische	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	2	2	2	14	7	2	1	—
b. Tiroler	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Süd-Norddeutsche . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
Theiß-Bahn	1	d. Umkehren einer Lokomotive auf d. Drehscheibe	1	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	1	—	—
Turnau-Kralup-Prager . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fremdländische Bahnen.																								
Niederländische Staats-E. .	—	bei der Achsen-Revision . d. Explosion eines Kessels durch Sturm . .	1 1 1	3	—	—	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Lüttich-Mastrichter . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederländische Rhein-E. .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Warschau-Wiener . . .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Warschau-Bromberger .	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

317	318	319	320	321

auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.

den Unfällen ad Kol. 310) durch eigene Schuld der Betreffenen								Die Unfälle, bei denen Personen nicht verletzt, aber die Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sind veranlaßt durch:							
Arbeiter		Dritte Personen				Zusammen Personen		a. Rangiren der Züge.	b. Anfahren der Züge an stillstehende Wagen.	c. Entgleisung.	d. unrichtiges Stellen der Weichen.	e. Achsbrüche.	f.		Zusammen
f. durch sonstige Ursachen		a. durch unbefugtes oder unvorsichtiges Betreten der Bahn, der Bahnhöfe oder Wagen		b. durch sonstige Ursachen				Anzahl der Unfälle.					sonstige Ursachen.		
beid.	get.	beid.	get.	beid.	get.	beid.	get.						unt.		unt.
—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	1	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	43a
—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	44
—	—	—	—	durch Sturz vom Wagen beim Verschieben u. während der Entladung	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
1	1	—	—	durch Todtschlag	—	1	6	6	—	—	—	—	—	—	48a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- d
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	2	5	—	—	8	18	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	53a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	—	3	—	—	10	—	—	—	—	10	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	—	3	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
—	—	—	—	—	—	9	3	6	—	—	—	—	—	6	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
—	—	1	2	—	—	18	13	—	—	8	5	2	—	15	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	1	—	—	4	3	—	—	—	—	—	—	—	66a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	1	1	—	—	2	1	—	—	—	1	—	durch Entgleisung eines Schienenpfluges beim Schneebrechen	1	2	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	durch Selbstbewegung v. Wagen und deren Zusammenstoß mit einem Zuge	1	1	68
—	—	2	3	—	—	16	6	—	—	—	—	—	—	—	69a
—	—	—	—	—	—	15	12	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	- c
—	—	5	—	beim Entladen von Baumstämmen	1	29	14	7	4	—	—	—	durch Sturm	2	13	70a
—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	1	1	d. Herabfallen eines Langholzes vom Holzplatze	—	5	2	—	—	—	—	—	—	—	71
d. Herabfallen vom Wagen	2	—	—	d. eigenmächtiges Wagenverschieben	1	6	1	1	—	—	—	—	—	1	72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	- b

Digitized by Google

A. Deutsche Eisenbahnen.

		322 (Forts.) I. Unfälle. Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt:						323	324	325	326		327		328	329	330	
								II. Achsbrüche.										
								In den früheren Jahren							Im Betr.-Jahre			
		a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.	Anz.	von . . . bis Ende 1867.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
	I. Staatsbahnen.	Anzahl						Anzahl der Achsbrüche.										
1	Badische	—	—	—	—		—	1840	11	7	2	—	191	s. 327a	—	2	—	—
2	Bayerische	6	2	—	4		—	1845	s. 327a	s. 327a	s. 327a	s. 327a	205*	s. 327a	6	1	—	—
3	Braunschweigische	—	—	2	6		—	1857	3	3	1	—	12	10	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—		—	1864	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—		—	1846	—	5	3	—	23	—	—	—	—	—
6	Oldenburgische	2	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Hebra-Hanauer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Hannoversche	2	—	—	19		—	1847	8	15	7	—	110	—	—	1	—	—
9	Main-Weser-B.	—	—	—	—		—	1850	—	2	6	1	14	21	—	—	—	—
10	Nassauische	—	—	—	—		—	1862	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—
11	Niederschl.-Märk. u. Schl. Gb.	—	—	—	—		—	1850	16	3	5	—	101	—	—	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	—	—	—	—		—	1854	12	2	1	—	7	—	2	—	—	—
13	Saarbrücker	—	—	—	—		—	1852	4	4	—	—	6	32	—	—	—	—
14	Westfälische	4	1	3	5		—	1855	2	2	5	—	15	4	—	—	—	—
15	Sächsische östliche	—	—	—	—		—	1847	1	12	9	—	21	—	—	—	—	—
16	Sächsische westliche	—	—	—	—		—	1843	1	17	3	—	56	—	—	—	—	—
17	Württembergische	—	—	—	—		—	1854	9	14	3	—	40	—	—	7	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.																	
18	a. Bergisch-Märkische	1	—	3	—		—	1841	11	6	15	—	96	2	—	2	—	—
	b. Hessische Nordbahn	—	—	—	—		—	1848	—	2	—	3	3	13	1	—	—	—
19	a. Oberschlesische b. Breslau-Posen-Glogauer	—	—	—	—		—	1842	17	2	—	—	109	2	1	5	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	8		—	1848	—	—	1	—	6	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	—	—	—		—	1861	2	—	—	—	—	3	—	2	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	—	—	—		—	1846	5	—	1	—	9	1	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	—	—	—		—	1848	—	4	1	—	5	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	—	—	—		—	1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.																	
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	—	—	—		—	1844	3	1	6	—	33	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—		—	1858	1	1	—	—	—	3	—	—	—	—
27	Berlin-Anhaltische	—	—	—	—		—	1841	16	—	9	—	45	—	—	—	—	—
28	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—		—	1848	7	1	—	—	48	31	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	—	—	—	—		—	1856	12	3	—	1	12	1	—	—	—	1
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn rc.	—	—	—	—		—	1852	5	—	3	—	17	—	1	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	—	—	—		—	1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	—	—	—		—	1863	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—		—	1852	7	—	—	—	60	—	—	—	—	—
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	3	—		—	1848	5	—	1	—	2	6	—	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	2		—	1860	2	2	—	—	1	3	1	—	—	—
36	Homburger	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Kirchheimer	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	—	—	—	—		—	1846	3	12	1	2	117	35	—	—	—	—
39	Leipzig-Dresdener	—	—	—	—		—	1849	9	5	3	—	40	—	—	—	—	—
0	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	—	—	—	—		—	1836	5	2	5	—	—	—	—	—	—	—

331		332	333	334	335	
			Achsbrüche.			
1868						
a. bei eigenen Lastwagen. brüche.	b. bei fremden	Zusammen bis Ende 1868 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
4	—	217	bei Güterwagen mit Achsen von 137 Millimeter in der Nabe	28	7,75	1
1	—	213	„ Lastwagen	24	8,88	2
1	2	32	„ 4rädrigen Transportwagen Achsen von geschmiedetem Eisen; Dimensionen 3¾—4¼ Zoll	12	2,67	3
—	—	—		—	—	4
—	1	32	bei 4rädr. Güterwagen mit eisernen Achsen, welche in der Nabe (Bruchstelle) 3″ 8‴ stark waren	23	1,39	5
—	—	—		—	—	6
—	—	—		—	—	7
—	—	141	bei fremden Güterwagen	21	6,71	8
—	2	46	„ Achsen unter 4½″ Stärke	19	2,42	9
—	—	4		7	0,57	10
—	—	125	bei Lastwagen mit Patent-Bündelachsen	19	6,58	11
1	—	25	„ eisernen, 4½″ in der Nabe starken Lastwagen-Achsen	15	1,67	12
1	1	48	„ Kohlen- und Güterwagen-Achsen	17	2,82	13
—	4	32	„ 4rädrigen offenen Lastwagen mit eisernen Bündelachsen von 4 Zoll Stärke	14	2,29	14
1	—	44	bei Tenderachsen von 102 u. 129 mm., bei Personenwagen-Achsen von 99 mm. und bei Lastwagen-Achsen von 84—121 Millimeter Durchmesser	22	2,0	15
5	—	82	bei 4rädrigen Transportwagen mit Achsen von gehämmertem Eisen von 86 Millimeter Stärke (in der Nabe) und bei Tendern mit Bündelachsen von Eisen von 94—100 Millimeter Stärke (in der Nabe)	26	3,15	16
3	—	76	bei Lastwagen-Achsen	14	5,43	17
9	—	141	bei 4rädrigen Güterwagen. Die im Jahre 1868 gebrochenen 11 Achsen bestanden aus ungehärtetem Gußstahl, Patent-Bündeleisen und geschmiedetem Eisen	28	5,04	18a
—	—	22	bei offenen Güterwagen mit eisernen Achsen von 3½—4″ Nabenstärke	21	1,05	- b
1	—	137	„ 6rädrigen mit englischen Patentachsen versehenen Lastwagen von 3¾″ Durchm. an der Nabe	27	5,07	19ab
—	—	7	„ Lastwagen mit Patent-Bündelachsen von 2¾—3½″ Durchmesser	20	0,35	- c
—	—	7	„ Lastwagen-Achsen	8	0,88	20
—	—	16	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¾—4″ Durchmesser	23	0,70	21
—	—	—		—	—	22a
—	—	—		—	—	- b
—	—	10	bei Tender-Achsen von 90—102 mm., einer Personenwagen-Achse von 98 mm. und bei Lastwagen-Achsen von 89—102 Millimeter Durchmesser	20	0,50	23a
—	—	—		—	—	- b
—	—	—		—	—	24
—	—	43	bei 6rädr. Personenwag. u. bei 6-, 4- u. 8rädr. Güterwag. mit Achsen von 3¾—4″ Durchm. mit kurzen Naben	25	1,72	25
—	2	7	bei Güterwagen-Achsen	10	0,70	26
—	—	70	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¾″ Durchmesser	28	2,50	27
—	—	—		—	—	28
—	—	87*	bei 4- und 8rädrigen Güterwagen mit Patent-Bündelachsen	21	4,15	29
—	1	31	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen aus Patent-Bündeleisen	13	2,39	30
—	—	26	bei Lokomotiv-Krummachsen von Feinkorneisen und bei eisernen Patent-Bündelachsen von 3¾—3¾″ Durchmesser in der Nabe unter Güterwagen	17	1,53	31a
—	—	—		—	—	- b
—	—	—		—	—	- c
—	—	67	bei Lastwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 3¾″ Stärke in der Nabe	17	3,94	32
—	—	14	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	20	0,70	33
—	—	—		—	—	34
—	1	10	bei fremden Güterwagen	9	1,11	35
—	—	—		—	—	36
—	—	—		—	—	37
34	3	207	bei Gußstahl-Achsen unter 4rädrigen Güterwagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit (28 Stück), bei eisernen Bündelachsen (7 Stück) und bei eisernen Achsen (2 Stück)	23	9,0	38
—	—	57	bei Lastwagen-Achsen	20	2,85	39
—	—	12	„ den schwachen eisernen Achsen unter 3″ Durchmesser und bei Kurbelachsen der Maschinen	33	0,36	40

		322						323	324	325	326		327		328	329	330	
		(Forts.) I. Unfälle.						II. Achsbrüche.										
		Bei diesen Unfällen (Kol. 320) wurden zerstört oder stark beschädigt:						In den früheren Jahren							Im Betr.-Jahre			
		a. Lokomotiven.	b. Tender.	c. Personenwagen.	d. Last- (u. Arbeits-) wagen.	e. sonstige Fahrzeuge.		von . . . bis Ende 1867.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.	a. bei eigenen Lastwagen.	b. bei fremden Lastwagen.	bei Lokomotiven.	bei Tendern.	a. bei eigenen Personenwagen.	b. bei fremden Personenwagen.
	II. Privatbahnen.	Anzahl.					Anz.	Anzahl der Achsbrüche.										
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	—	—	—	. . . . .	—	1851	—	—	3	—	32	3	—	—	—	—
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	—	—	—	—	. . . . .	—	1854	9	1	1	—	4	6	—	—	—	—
43	a. Magdeburg-Halberstädter	—	—	—	—	. . . . .	—	1855	1	—	—	—	7	1	—	—	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	. . . . .	—	1849	—	1	2	—	6	—	1	—	—	—
44	Mecklenburgische	1	—	—	1	. . . . .	—	1847	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—
45	Neisse-Brieger	—	—	—	—	. . . . .	—	1848	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
46	Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—	. . . . .	—	1847	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
47	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	—	—	. . . . .	—	1859	—	2	—	—	48	—	—	—	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	. . . . .	—	1863	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Rheinische	—	—	—	—	. . . . .	—	1850	7	1	1	—	15	2	—	—	—	—
51	Schleswigsche	—	—	—	—	. . . . .	—	1866	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	—	—	—	—	. . . . .	—	1840	19	4	7	—	25	1	1	—	2	—
53	a. Thüringische	—	—	—	—	. . . . .	—	1846	7	13	12	2	38	14	—	—	—	—
	b. Werra-E.	—	—	—	—	. . . . .	—	1859	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—
54	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.																	
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	—	—	—	—	. . . . .	—	1858	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
57	Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	—	—	—	11	. . . . .	—	1862	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
59	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	. . . . .	—	1856	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
60	Buschtêh- rader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Weshybka c. Pferde-Bahn . .	—	—	—	7	. . . . .	—	1863	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	5	. . . . .	—	1859	—	4	—	—	13	1	—	—	—	—
63	Graz-Köflacher	—	—	—	—	. . . . .	—	1860	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	6	2	—	46	. . . . .	—	1857	18	65	11	—	259	32	1	4	—	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	—	—	—	—	. . . . .	—	1859	—	28	—	—	14	4	—	6	—	—
		—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	2	Schneepflug .	1	1866	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	2	. . . . .	—	1855	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche	—	—	—	—	. . . . .	—	1856	15	50	3	1	121	10	2	2	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	—	—	—	. . . . .	—	1856	5	14	5	—	171	16	1	7	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	—	—	—	. . . . .	—	1856	2	3	2	—	56	1	—	2	—	—
70	a. Südbahn, Oesterreichische	4	1	1	35	. . . . .	—	1860	41	55	3	5	114	5	4	39	—	—
	b. Tiroler	—	—	—	—	. . . . .	—	1859	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71	Süd-Norddeutsche . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	1859	8	—	—	—	—	3	1	—	—	—
72	Theiß-Bahn	1	1	—	—	. . . . .	—	1858	—	1	1	—	7	10	—	1	—	—
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.																	
74	Niederländische Staats-E.	1	1	—	—	. . . . .	—	1867	3	—	—	—	—	—	17	—	—	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	2	. . . . .	—	1855	29	—	—	—	15	3	1	—	—	—
77	a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	. . . . .	—	1866	—	2	2	—	1	—	—	—	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

A. Deutsche Eisenbahnen.

331	332	333	334	335	
		Achsbrüche.			
1868 a. bei eigenen Lastwagen. Brüche.	1868 b. bei fremden Lastwagen. Brüche.	Zusammen bis Ende 1868 Achsbr.	Die Achsbrüche sind vorzugsweise vorgekommen:	Die Achsbrüche (Kol. 332) haben stattgefunden in einem Zeitraume von Jahren:	Durchschnittlich kommen auf ein Jahr Achsbr.	
—	—	38	bei Güterwagen mit Achsen von gehärtetem Gußstahl und 3½" Durchmesser . . .	17	2,24	41
3	—	24	„ Lokomotiv-Achsen	15	1,60	42
2	1	12	„ Lastwagen mit Achsen von 3¾" Durchmesser in der Nabe	14	0,86	43a
—	—	10	„ Lastwagen mit Stahlachsen von 3¼—3½" Durchmesser in der Nabe . . .	20	0,50	- b
—	—	21	„ eisernen Achsen von 3½" engl. Durchmesser	22	0,95	44
—	—	1	„ einer Lastwagen-Achse aus Walzeisen von 3½" Stärke	21	0,05	45
—	—	14	„ offenen 4- und 8rädrigen Güterwagen mit 3½—3¾" starken Patentbündel-Achsen .	22	0,63	46
—	—	—	. . . . .	—	—	47
1	—	51	bei Kohlen- und Güterwagen-Achsen	10	5,1	48a
—	—	1	„ Kohlenwagen-Achsen	6	0,17	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	—	- d
—	—	—	. . . . .	—	—	49
—	—	26	bei Krummachsen der Lokomotiven und bei 3½" starken eisernen Achsen der Lastwagen .	19	1,37	50
—	—	1	„ einer Tender-Achse	3	0,33	51
—	—	59	„ Kurbelachsen älterer Lokomotiven und bei eisernen Wagenachsen von 3¾" Durchmesser .	29	2,03	52
—	—	86	„ Güterwagen mit Patent-Bündelachsen von 3¾" Stärke	22	3,91	53a
—	—	5	„ Güterwagen-Achsen	10	0,50	- b
—	—	—	. . . . .	—	—	54
—	—	—	. . . . .	—	—	55
—	—	2	bei Hohlachsen von Lastwagen	10	0,20	56
—	—	—	. . . . .	—	—	57
—	1	2	bei einer Lokomotiv-Laufachse und bei einer Güterwagen-Achse von 4" Stärke . . .	6	0,33	58
—	—	1	„ einer Kohlenwagen-Achse	13	0,08	59
—	—	2	„ Kohlenwagen mit Hohlachsen	6	0,33	60ab
—	—	—	. . . . .	—	—	- c
—	—	—	. . . . .	—	—	61
—	—	18	bei vierrädrigen Güterwagen mit englischen Hohlachsen von 4" Nabenstärke . . .	10	1,8	62
—	—	2	„ Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 4" 2½"' Stärke	9	0,22	63
13	1	404	„ vierrädrigen Kohlenwagen mit schmiedeeisernen Achsen von 2" 5"' Stärke . . .	12	33,67	64
—	—	—	. . . . .	—	—	65
—	—	52	bei schmiedeeisernen Tender-Achsen von 5" Stärke	10	5,20	66a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b
—	—	3	bei Tender-Achsen aus gewalztem Schmiedeeisen	2	1,50	67
1	—	2	„ Kohlenwagen-Achsen	14	0,14	68
19	2	225	„ achträdrigen Lastwagen der ältesten Lieferungen	13	17,30	69a
17	1	237	„ achträdrigen Lastwagen der ältesten Lieferungen	13	18,23	- b
4	1	71	„ achträdrigen Lastwagen der ältesten Lieferungen	13	5,46	- c
6	3	275	„ Lastwagen-Achsen	9	30,55	70a
—	1	2	„ Lokomotiv- und Lastwagen-Achsen	9	0,22	- b
—	3	15	„ Lokomotiv-Achsen	10	1,50	71
1	2	23	bei bedeckten Lastwagen mit schmiedeeisernen Vollachsen, welche cylindrisch, packettirt und gewalzt waren und zwischen den Rädern 127 und in der Nabenöffnung 123 Millimeter Durchmesser hatten . .	11	2,09	72
—	—	—	. . . . .	—	—	73
3	—	23	bei Lokomotiv-Achsen	2	11,5	74
—	—	—	. . . . .	—	—	75
3	—	51	bei Lokomotiv-Achsen	14	3,64	76
—	—	5	„ Tender- und Personenwagen-Achsen	3	1,67	77a
—	—	—	. . . . .	—	—	- b

A. Deutsche Eisenbahnen.

		336	337		338	339	340	341	342	343	344	345
		III. Schienenbrüche.					IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1868.					
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)	Im Betr.-Jahre 1868		Zusammen bis Ende 1868.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß	Dieselben sind veranlaßt durch:					Dauer der Unterbrechung
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.		Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.	
	I. Staatsbahnen.	Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Pfd.	Anzahl der Verkehrs-Störungen.				Tage.
1	Badische	—	58	—	28	86	23,5	—	—	—	—	—
2	Bayerische	—	209	—	u. not.	209	15,5—22,5	—	—	—	—	—
3	Braunschweigische	4	—	—	—	4	19	—	—	—	—	—
4	Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Main-Neckar-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Bebra-Hanauer	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	16
8	Hannoversche	—	113	—	28	141	20—23	—	—	—	—	—
9	Main-Weser-B.	—	8	—	—	8	20,08	—	—	—	—	—
10	Nassauische	—	1	—	—	1	22,15	—	—	—	—	—
11	Niederschl.-Märk.u.Schl.Gb.	—	335	—	30	365	20,6—22,9	—	—	—	—	—
12	Preuß. Ostbahn	—	1	—	1	2	20,75	—	—	—	—	—
13	Saarbrücker	14	16	—	1	31	22—23	—	—	—	—	—
14	Westfälische	70	i. N. 336a	1	3	74	20,58—23	—	1	—	—	13
15	Sächsische östliche	—	152	—	4	156	18—21	—	—	—	—	—
16	Sächsische westliche	29	111	—	24	164	18,5—19	—	—	—	—	—
17	Württembergische	—	2*	—	4	6	18,25	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.											
18	a. Bergisch-Märkische	129	30	—	6	165	22,75	—	—	—	—	—
	b. Hessische Nordbahn	3	—	1	—	4	19	—	—	—	—	—
19	a. Oberschlesische	27	38	—	18	83	14—23,7	—	—	—	—	—
	b. Breslau-Posen-Glogauer	—	4	—	1	5	20,57	—	—	—	—	—
	c. Stargard-Posener	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Rhein-Nahe-E.	—	4	—	2	6	22—23	—	—	—	—	—
21	Wilhelms-Bahn	—	71	—	1	72	20,58	—	—	—	—	—
22	a. Gößnitz-Geraer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Greiz-Brunner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	a. Löbau-Zittauer	—	4	—	1	5	21	—	—	—	—	—
	b. Zittau-Reichenberger	—	2	—	4	6	19	—	—	—	—	—
	b) in Privatverwaltung.											
24	Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Altona-Kieler	—	25	—	10	35	15,5 u. 20	—	—	—	—	—
26	Bayerische Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
27	Berlin-Anhaltische	28	51	4	1	84	19,5 u. 22,2	—	—	—	—	—
28	Berlin-Görlitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	a. Berlin-Hamburger b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Berlin-Potsdam-Magdebrg.	57	1	7	—	65	17,5	—	—	—	—	—
31	Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc.	—	42	—	8	50	(15, 18½, 21, 22½ u. 23)	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner b. Hinterpommer.	—	125	—	15	140	15 u. 22½	—	—	—	—	—
	Berlin-Stettiner c. Vorpommersche	—	1	—	—	1	23	—	—	—	—	—
32	Breslau-Schweidnitz-Freib.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Frankfurt-Hanauer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Glückstadt-Elmshorner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Hessische Ludwigs-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Homburger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Kirchheimer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Köln-Mindener (u. Gießener)	1	242	—	15	258	21—23	—	—	—	—	—
39	Leipzig-Dresdener	—	55*	—	—	55	—	—	2	1	—	—
40	Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	100	—	—	—	100	8	—	—	—	—	—

		336		337		338	339	340	341	342	343	344		345
		III. Schienenbrüche.						IV. Verkehrs-Störungen im Betriebs-Jahre 1868.						
		In den früheren Jahren (seit dem Bestehen d. Bahn)		Im Betr.-Jahre 1868		Zusammen bis Ende 1868.	Gewicht der gebrochenen Schienen pro laufenden Fuß.	Dieselben sind veranlaßt durch:						Dauer der Unterbrechung
		a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.	a. bei Stuhlschienen.	b. bei breitbasigen.			Einsturz von Bauwerken.	Dammrutschung.	Schneefall.	Wasserfluthen.	sonstige Ereignisse.		
		Anzahl der Brüche.		Anzahl der Brüche.		Schienenbr.	Z.-Pfd	Anzahl der Verkehrs-Störungen.						Tage.
	II. Privatbahnen.													
11	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	—	1	—	—	1	21,1	—	—	1	—	. . . .	—	1
12	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	4	—	—	—	4	21	—	—	—	—	. . . .	—	—
13	a. Magdeburg-Halberstadter	5	9	—	—	14	20,66 resp. 17,0	—	—	—	—	. . . .	—	—
	b. Magdeb.-Wittenbergesche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
14	Mecklenburgische	60	—	—	—	60	18,87	—	—	—	—	. . . .	—	—
15	Neisse-Brieger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
16	Niederschlesische Zweigbahn .	—	12	—	5	17	17 u. 20	—	—	—	—	. . . .	—	—
17	Ostpreußische Südbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	. . . .	—	4
18	a. Pfälzische Ludwigsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
	b. Pfälzische Maximiliansb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
	c. Neustadt-Dürkheimer . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
	d. Pfälzische Nordbahnen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
19	Rechte Oder-Ufer-E. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
50	Rheinische	—	16*	—	2	18	22,5—23	—	—	—	4*	. . . .	—	3—8
51	Schleswigsche	—	6	—	—	6	19,30	—	—	—	—	. . . .	—	—
52	Taunus-E.	29	—	—	—	29	18,5	—	—	—	—	. . . .	—	—
53	a. Thüringische	—	71	—	6	77	17—22	—	—	—	—	. . . .	—	—
	b. Werra-E.	—	1*	—	4	5	22	—	—	—	—	. . . .	—	—
54	Tilsit-Insterburger . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.													
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
56	Aussig-Teplitzer	—	2	—	—	2	20	—	—	—	—	. . . .	—	—
57	Böhmische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	—	12	—	1	13	22	—	—	—	1	b. Zusammenstoß zweier Züge	1	4
59	Brünn-Rossitzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
60	Buschtêh-rader { a. Kralup-Kladno . b. Prag-Wejhybka c. Pferde-Bahn . .	—	2	—	—	2	22,4	—	—	1	—	. . . .	—	3
61	Fünfkirchen-Barcs'er . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	. . . .	—	—
63	Graz-Köflacher	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	818	14	—	—	832	19,3	—	—	—	—	. . . .	—	—
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
66	Kaiserin Elisabeth { a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .	—	106	—	58	164	22,4	—	—	—	—	. . . .	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	—	—	—	—	—	—	1*	—	2*	—	. . . .	—	3*
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	. . . .	—	2
69	a. Oesterreichische nördliche .	12	277	—	198	487	23,46	—	—	—	—	. . . .	—	—
	b. Oesterreichische südöstliche	—	58	—	147	205	23,46	—	—	—	—	. . . .	—	—
	c. Wien-Neu-Szönyer . .	—	2	—	2	4	23,46	—	—	1	—	. . . .	—	2
70	a. Südbahn, Oesterreichische	—	5	—	—	5	23	—	—	—	—	. . . .	—	—
	b. Tiroler	—	3	—	1	4	22,4	—	1*	—	2	. . . .	—	2½, 4½ u. 4*
71	Süd-Norddeutsche . . .	—	17	—	25	42	22,94	—	—	2	—	b. Rutschung e. Einschnittes	1	—
72	Theiß-Bahn	—	52	—	—	52	22,3	—	—	1	—	. . . .	—	1
73	Turnau-Kralup-Prager . .	—	1	—	—	1	18	—	—	—	—	. . . .	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.													
74	Niederländische Staats-E. .	—	10	—	1	11	23	—	—	—	—	. . . .	—	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
77	a. Warschau-Wiener . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—
	b. Warschau-Bromberger .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	. . . .	—	—

Digitized by Google

Digitized by Google

Abſchnitt F.

Ueberſicht der angeſtellten Beamten und beſchäftigt geweſenen Arbeiter.

Die betreffenden Nachrichten ſind in der Statiſtik pro 1864 enthalten.

Abſchnitt G.

Stand der Beamten-Penſions- und Unterſtützungs-Kaſſe.

A. Deutsche Eisenbahnen.

	346	347	348	349	350	351	352	353	
		Einnahme pro 1868.							
								Pensionen	
	Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Coursgewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	a. an Beamte.	b. an Wittwen.
I. Staatsbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1 Badische	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Bayerische	491 221	22 576	28 556	56 944	—	8614	116 690	38 338	25 261
3 Braunschweigische	117 239	4285	25 314	—	2234	—	31 833	359	1492
4 Friedrich-Franz-E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Main-Neckar-E.	11 396	452	—	286	—	472	1210	—	—
6 Oldenburgische	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Hebra-Hanauer	—	72	6156	1654	288	5	8175	—	—
8 Hannoversche	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Main-Weser-B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Nassauische	42 689	1019	7798	3000	1624	255	13 696	248	175
11 Niederschl.-Märk. u. Schl.-G.	491 283	22 924	47 909	8613	—	5403	84 849	14 042	13 806
12 Preuß. Ostbahn	461 012	22 286	35 424	14 550	107 732	in Col. 352	179 992	2960	4615
13 Saarbrücker	96 941	4413	11 509	2269	714	—	18 905	1818	1044
14 Westfälische	193 691	8323	14 677	4000	928	150	28 078	2292	2052
15 Sächsische östliche	371 123	15 241	24 151	14 383	—	12 171	65 946	3927	8523
16 Sächsische westliche									
17 Württembergische	246 565	11 585	25 539	11 429	3711	4701	56 965	3462	2619
II. Privatbahnen									
a) unter Staatsverwaltung.									
18 a. Bergisch-Märkische	565 620*	25 001	63 603	9554	12 016	4567	114 741	6669	10 178
	97 370	4283	4548*	L. R. 348	1438	—	10 269	1034	—
b. Hessische Nordbahn	133 011	5815	6781	—	2365	6880	21 841	1699	2905
19 a. Oberschlesische	388 453	18 145	33 984	7620	3483	972	64 204	12 219	14 912
b. Breslau-Posen-Glogauer									
c. Stargard-Posener	106 789	4916	6678	3300	853	116	15 863	2514	2202
20 Rhein-Nahe-E.	71 115*	3322	5936	2419	557	791	13 025	750	709
	12 121	556	1284	807	200	—	2847	—	—
21 Wilhelms-Bahn	122 534	5211	4993	3000	1378	191	14 773	1681	1157
22 a. Gößnitz-Geraer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Greiz-Brunner	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
23 a. Löbau-Zittauer	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zittau-Reichenberger	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
b) in Privatverwaltung.									
24 Alberts-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Altona-Kieler	95 994	3429	4853	—	—	3662	11 944	2326	4312
26 Bayerische Ostbahnen	299 309	17 075	17 412	35 714	10 703	4516	85 420	861	3575
27 Berlin-Anhaltische	307 575	13 559	24 769	6000	1523	481	46 332	11 869	3695
28 Berlin-Görlitzer	—	118	4724	—	—	97	4939	—	—
29 a. Berlin-Hamburger	392 238	18 031	15 349	7500	3117	2577	46 574	5086	7685
b. Hamburg-Bergedorfer	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30 Berlin-Potsdam-Magdebrg.	64 968	2801	7796	3500	51	—	14 148	10 630	3775
31 Berlin-Stettiner a. Stammbahn ꝛc. b. Hinterpommer. c. Vorpommersche	344 467	16 266	25 721	15 557	8687	921	67 152	5432	5687
d. Stettin-Starg.	20 634	904	1008	600	318	56	2881	919	110
32 Breslau-Schweidnitz-Freib.	107 468	4927	6885	4500	—	1691	18 003	2687	1647
33 Frankfurt-Hanauer	28 446	1319	1275	857	—	610	4061	246	690
34 Glückstadt-Elmshorner	6630	326	687	196	—	21	1230	238	116
35 Hessische Ludwigs-E.	118 112	6399	9468	5715	3148	874	25 604	1376	1179
36 Homburger	4533	229	414	286	—	344	1273	—	18
37 Kirchheimer	202*	—	—	12	—	12	24	—	—
38 Köln-Mindener (u. Gießener)	494 850	23 918	29 287	8945	34	9371	71 555	7157	760
39 Leipzig-Dresdener	169 319	8816	9126	10 000	—	780	28 722	2709	8092
40 Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	5006	241	—	571	14	13	839	—*	—

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1868.									Im Jahre 1868 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1868.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
l. R. 353b	10224	892	—	11672	181	86568	521343	9857	233	670	l. R. 363b	1206	2
648	9961*	—	—	5564	—	18024	131048	6621	12	94	55	2031	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	476	—	—	—	—	476	12130	—	—	—	—	33	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	157	—	—	—	157	8018	348	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
l. R. 353b	—	338	—	—	53	814	55371	600	4	4	6	—	10
6656	862	6338	—	—	496	42200	533932	2949	160	298	392	—	11
4030	1349	6452	113930	—	l. R. 357	133336	507668	2467	48	118	273	67	12
1387	60	2441	—	—	9	6759	109087	783	14	20	53	4	13
2156	—	1967	—	—	3	8470	213299	1014	31	66	134	—	14
388	—	2402	—	—	142	15382	421687	ca. 3300	71	275	46	—	15 16
735	808	260	—	102	97	8083	293446	ca. 2100	36	84	126	4	17
7820	418	2807	—	—	241	28133	652228	3653	63	164	405	4	18a
—	—	82	—	—	3	1119	106520	291	6	—	—	—	
l. R. 353b	—	183	—	—	—	4787	150065	448	22	62	8	—	- b
4411	79	1897	—	324	—	33842	418815	2126	98	214	332	4	19ab
798	54	25	—	—	317	5910	116742	345	23	45	52	4	- c
623	140	1716	—	—	47	3985	80153	401	10	17	35	8	20
—	—	—	—	—	—	—	14968	125	—	—	—	—	
958	12	627	450	—	311	5196	132111	429	24	35	63	1	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
87	—	—	—	722	155	7602	101333*	874	25	180	6	—	25
l. R. 353b	60	—	—	—	7	4503	380226	ca. 1900	15	64	—	1	26
70	36	243	267	1325	691	18196	335711	1239	90	82	4	2	27
—	20	84	27	590	8	729	4210	476	—	—	—	20	28
411	—	1	—	—	221	13404	425408	1497	53	152	22	—	29a
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	- b
—	—	507	—	245	27	15184	63932	958	112	80	10	—	30
—	—	428	—	—	100	11647	399972	1512	37	78	—	—	31ab u. c
108	—	—	—	—	15	1152	22363	58	10	3	13	—	- d
1059	118	565	—	—	445	6521	118949	944	40	76	ca. 76	—	32
47	—	51	—	—	—	1034	31473	158	3	18	2	—	33
—	—	34	—	—	23	411	7449	ca. 60	1	6	—	—	34
402	—	359	—	—	—	3316	140400	796	12	31	39	—	35
—	—	13	—	—	—	31	5775	52	—	1	—	—	36
—	—	—	—	9	—	9	217	—	—	—	—	—	37
82	14837	—	—	—	5139	27975	538430	3815	127	37	10	1532	38
649	2	36	—	—	12	11500	186541	684	25	142	40	1	39
—	—	—	—	—	—	—	5845	—	—	—	—	—	40

		346	347	348	349	350	351	352	353	
		Einnahme pro 1868.								
		Bestand am Schlusse des Jahres 1867.	Zinsen.	Einlagen der Betheiligten.	Zuschuß aus Gesellschafts- oder Staatsfonds.	Cours-gewinn von Werthpapieren.	Außerordentliche Einnahmen (Strafgelder, Geschenke ꝛc.).	Ueberhaupt.	Pensionen a. an Beamte.	Pensionen b. an Wittwen.
	II. Privatbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
41	Lübeck-Büchener (u. Hambg.)	33 730	1396	2100	—	—	676	4172	i. R. 353b	328
42	Magdeb.-Cöth.-Halle-Leipz.	137 989	8696	6581	3000	—	18 661	36 938	12 144	5872
43	a. Magdeburg-Halberstädter b. Magdeb.-Wittenbergesche	165 813	8362	11 008	1000	1742	3739	25 851	8313	2843
44	Mecklenburgische	85 035	3613	1925	810	—	2034	8382	66	463
45	Neisse-Brieger	23 725	936	814	1000	619	226	3595	330	416
46	Niederschlesische Zweigbahn .	39 944	1771	1843	1000	690	920	6224	450	364
47	Ostpreußische Südbahn . .	11 202	680	4648	2460	226	82	8096	—	127
48	a. Pfälzische Ludwigsbahn . b. Pfälzische Maximiliansb. c. Neustadt-Dürkheimer . . d. Pfälzische Nordbahnen .	200 414	12 159	14 027	10 000	—	370	36 556	7994	i. R. 353a
49	Rechte Oder-Ufer-E. . .	26 020	1149	2378	700	486	39	4752	220	243
50	Rheinische	304 099	15 861	45 419	7203	—	16 529	85 012	4726	4221
51	Schleswigsche	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Taunus-E.	47 582	1957	1987	2856	—	225	7025	6630	i. R. 353a
53	a. Thüringische	274 530	11 780	17 243	6000	9359	2067	46 449	6059	3895
	b. Werra-E.	61 358	2617	3428	2400	1551	540	10 536	254	363
54	Tilsit-Insterburger . . .	4541	163	914	710	276	41	2104	—	—
	B. Oesterreichische Bahnen.									
55	Ungarische Nordbahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Aussig-Teplitzer	31 240	2403	2084	3333	19	273	8112	—	9
57	Böhmische Nordbahn . .	—	29	1833	—	—	2	1864	—	—
58	Böhmische Westbahn . .	36 817	2344	7442	—	—	425	10 211	93	930
59	Brünn-Rossitzer	8186	356	1402	1380	—	—	3138	—	800
60	Buschtéhrader (a. Kralup-Kladno . b. Prag-Weshybka c. Pferde-Bahn . .)	50 136	4609	2638	1503	—	3084	11 834	3964	i. R. 353a
61	Fünfkirchen-Barcs'er . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Galizische Carl-Ludwig-B.	242 763	12 734	17 788	6667	4124	534	41 847	2240	1136
63	Graz-Köflacher	10 998	2345	1118	666	—	—	4129	—	—
64	Kaiser Ferdinands Nordbahn	1 088 837	55 057	41 291	90 000	12 598	2536	201 482	33 309	29 182
65	Kaiser Franz-Josef-Bahn .	—	49	2655	—	—	18	2722	—	—
66	Kaiserin Elisabeth (a. Lokom.-Bahn . b. Pferde-Bahn .)	348 886	18 344	21 346	10 673	8196	1826	60 385	490	1453
67	Lemberg-Czernow.-Jassy-E.	14 513	1553	19 627	5333	467	161	27 141	—	139*
68	Mohacs-Fünfkirchener . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
69	a. Oesterreichische nördliche . b. Oesterreichische südöstliche c. Wien-Neu-Szönyer . .	1 272 598	61 512	61 130	28 178	4108	1533	156 461	26 239	14 731
70	a. Südbahn, Oesterreichische b. Tiroler	707 297	29 717	34 634	22 198	—	660	87 209	6570	3923
71	Süd-Norddeutsche . . .	64 116	3425	5950	—	1133	36	10 544	1693	514
72	Theiß-Bahn	217 568	11 547	15 167	—	3137	—	29 851	—	1678
73	Turnau-Kralup-Prager . .	7179*	445	2316	2890	781	15	6447	—	—
	C. Fremdländische Bahnen.									
74	Niederländische Staats-E. .	—*	—	1052	132	—	127	1311	—	—
75	Lüttich-Mastrichter . . .	—*	—	—	—	—	—	—	—	—
76	Niederländische Rhein-E. .	51 762*	2543	—	—	—	18 109	20 652	—	—
77	a. Warschau-Wiener . . b. Warschau-Bromberger .	187 459	8619	17 252	5556	15 320	2340	49 087	i. R. 353b	3684

A. Deutsche Eisenbahnen.

354	355	356	357	358	359	360	361	362	363		364	365	
Ausgabe pro 1868.									Im Jahre 1868 erhielten:				
									Pensionen				
Kinder-Erziehungsgelder.	Temporaire Unterstützungen.	Zurückerstattete Beiträge.	Coursverlust bei Werthpapieren.	Kur-, Verpflegungs- u. Beerdigungs-Kosten, Honorar für Aerzte u. dergl.	Sonstige Ausgaben (als Druck- u. Schreibkosten ꝛc.).	Ueberhaupt.	Bestand der Kasse ultimo 1868.	Zahl der Betheiligten.	a. invalide Beamte.	b. Beamten-Wittwen.	Erziehungsgelder.	temporaire Unterstützungen.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Personen.		Kinder.	Pers.	
—	—	—	66	—	7	401	37 500	288	1	8	—	—	41
—*	—	—	—	—	15 058	33 074	141 853	746	112	100	—	—	42
68	—	646	—	255	894	13 019	178 645	1105	79	48	5	1	43
121	—	—	—	—	—	650	92 767	128	1	9	2	—	44
38	—	—	—	—	5	789	26 531	93	5	9	7	—	45
97	—	425	—	—	11	1347	44 821	167	8	12	12	—	46
—	—	186	—	—	5	318	18 980	344	—	2	—	—	47
I. R. 353a	472	—	—	—	45	8511	228 459	1283	19	89	152	—	48
136	—	193	—	—	4	796	29 976	191	6	3	6	—	49
655	6354	787	—	11 634	376	28 753	360 358	2740	68	119	99	93	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	68	—	—	—	6698	47 909	175	34	37	—	—	52
110	—	303	—	—	126	10 493	310 486	1001	50	68	7	—	53a
—	—	23	—	—	121	761	71 133	396	5	10	—	—	- b
—	—	160	—	—	—	160	6485	86	—	—	—	—	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
—	100	—	—	—	—	109	39 243	116	—	—	—	3	56
—	—	—	—	—	—	—	1864	96	—	—	—	—	57
155	160	910	—	—	—	2248	44 780	338	1	4	2	2	58
—	—	—	—	—	—	800	10 524	45	—	—	—	—	59
I. R. 353a	112	—	—	158	—	4234	57 736	184	103	I. R. 363a	20	I. R. 364	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
130	408	60	—	—	946	4920	279 690	770	1	9	3	7	62
—	—	66	—	—	—	66	15 061	49	—	—	—	—	63
2532	—	2481	—	—	—	67 504	1 222 815	2045	116	183	25	—	64
—	—	—	—	—	—	—	2722	106	—	—	—	—	65
127	470	657	—	—	—	3197	406 074	1028	1	11	5	2	66
16	—	—	—	—	11 970*	12 125	29 529	501	—	4	—	—	67
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
782	279	2328	—	1633	497	46 489	1 382 570	1483	93	104	14	1	69
1118	—	7975	—	—	—	19 586	774 920	1142	26	30	61	—	70
—	—	103	—	—	—	2310	72 350	403	4	4	—	—	71
—	210	—	13 558	—	—	15 446	231 973	803	—	8	—	5	72
—	—	—	—	—	—	—	13 626	146	—	—	—	—	73
—	82	—	—	533	189	804	507	476	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
—	3110	—	—	—	—	3110	69 304	—	—	—	—	23	76
652	—	1524	—	255	1024	7139	229 407	1260	10	43	80	6	77

Statistische Berichte

und

Erläuterungen zu den Tabellen

für das

Betriebs-Jahr 1868.

A. Deutsche Eisenbahnen.

I. Staatsbahnen.

1. Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Badischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Carlsruhe, Oos, Appenweier, Offenburg, Freiburg, Basel, Waldshut, Schaffhausen und Singen nach Constanz . . . . . 55,02 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a)	von Mannheim nach dem Rheinhafen	0,39	„
	welche aber nur zum Gütertransport benutzt wird, und von Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke (zum Anschlusse an die Pfälzischen Bahnen)	0,16	„
b)	von Heidelberg über Meckesheim, Mosbach, Osterburken und Lauda nach Würzburg	21,13	„
c)	die am 25. Juni 1868 eröffnete Zweigbahn von Meckesheim nach Rappenau . .	3,71	„
d)	von Lauda nach Hochhausen (1,66 M.) nebst der am 15. Oktober 1868 eröffneten Fortsetzung nach Wertheim (2,51 M.)	4,17	„
e)	von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker	5,17	„
f)	„ Carlsruhe nach Maxau — Mitte der Rheinbrücke (Carlsruher Rheinbahn) .	1,29	„
g)	„ Oos nach Baden (gen. Baden-Baden)	0,56	„
h)	„ Appenweier nach Kehl (Mitte der Rheinbrücke)	1,93	„
i)	„ Offenburg nach Hausach (Kinzigthalbahn)	4,40	„
k)	„ Dinglingen nach Lahr (Lahrer Eisenbahn)	0,42	„
l)	„ Basel nach Schopfheim (Wiesenthal-Bahn)	2,95	„
m)	„ Waldshut bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,23	„
n)	„ Radolfzell nach Stockach	2,31	„
o)	„ Singen nach Engen (1,93 M.) nebst der am 15. Juni 1868 eröffneten Fortsetzung nach Donaueschingen (4,63 M.)	6,56	„
	zusammen	110,32	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken ad 2c, d und o . . . . . 104,46 „

II. **Eigenthums-Verhältnisse.** Die Zweigbahnen von Carlsruhe nach Maxau (Mitte der Rheinbrücke), von Dinglingen nach Lahr und von Basel nach Schopfheim sind von Privat-Unternehmern erbaut, die Verwaltung und der Betrieb derselben aber vom Staate übernommen, welcher sich auch bei den drei Bahnen das Ankaufsrecht vorbehalten hat.

Mit der Eröffnung der Strecke Osterburken-Würzburg (1. November 1866) ist die von der Königl. Bayerischen Staatsbahn-Verwaltung erbaute Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg (3,26 Meilen) gegen den in Kol. 263 der Tabellen aufgeführten Pachtzins in Betrieb übernommen worden.

III. Ueber die Mitbenutzung der zweigeleisigen Strecke **Friedrichsfeld-Mannheim** Seitens der Main-Neckar-Eisenbahn enthält der Jahrgang 1862 der Statistik S. 1 der Berichte spezielle Mittheilungen.

IV. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1868 wurden beschafft: 16 Lokomotiven für Güterzüge, 10 vierrädrige Briefpostwagen, 460 vierrädrige bedeckte, 170 vierrädrige offene Güterwagen und 30 vierrädrige Bahndienstwagen. Umgebaut wurden 4 Lokomotiven für Personenzüge, 2 vierrädrige Personenwagen II. Klasse in Wagen I. und II. Klasse, ein vierrädriger Wagen II. Klasse in einen solchen III. Klasse, ein vierrädriger Wagen II. und III. Klasse in einen solchen III. Klasse, 2 vierrädrige Postpackwagen in bedeckte Güterwagen, 3 sechsrädrige bedeckte Güterwagen in vierrädrige bedeckte Güterwagen, 15 vierrädrige bedeckte Güterwagen in sechsrädrige bedeckte Güterwagen, und ein sechsrädriger offener Güterwagen in einen vierrädrigen offenen Güterwagen.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Hierüber ist das Nähere in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 167 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht eingetreten.

VI. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1868 waren noch im Bau begriffen die Strecken: von Rappenau bis zur Saline und bis Jagstfeld, von Rastatt bis Gernsbach, von Hausach nach Donaueschingen, von Lauda nach Mergentheim und von Stockach nach Meßkirch.

Projektirt sind die Strecken: von Mannheim bis Carlsruhe (Rheinbahn), von Leopoldshöhe bis St. Louis, von Schwackenreuthe bis Pfullendorf, von Meßkirch bis Mengen, von Krauchenwies bis Sigmaringen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Von diesen 12 Mitgliedern fungiren 3 ausschließlich und 3 zur Hälfte für die Postverwaltung, 4 auch für die Telegraphen-Verwaltung.

10b. Dies ist die Strecke von der Badisch-Bayerischen Grenze bis Würzburg. (Siehe ad II. dieses Berichts.)

13. Doppelgeleisig waren ult. 1868 die Strecken der

Hauptbahn	von Mannheim nach Friedrichsfeld	1,19	Meilen,
„	„ Heidelberg bis Basel	33,38	„
„	„ Beringen bis Schaffhausen	0,89	„
Zweigbahn	„ Mannheim bis zur Mitte der Rheinbrücke	0,16	„
„	„ Wilferdingen nach Pforzheim	1,84	„
„	„ Appenweier nach Kehl (Mitte Rheinbrücke)	1,85	„
	zusammen	39,21	Meilen.

41—68. Die hier aufgeführten Neigungs-Verhältnisse, geraden Strecken und Curven beziehen sich nur auf die Hauptbahn Mannheim-Constanz, diejenigen der Zweigbahnen sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	Bezeichnung der Zweigbahnen.																
	1. Mannheim-Heidelberg-Basel.	2. Mannheim-Mitte Rheinbrücke.	3. Mannheim-Friedrichsfeld.	4. Heidelberg-Stadt, in Heidelberg.	5. Heidelberg-Bahnhof.	6. Meckesheim-Neckarelz.	7. Bruchsal-Menzingen.	8. Durlach-Söllingen.	9. Carlsruhe-Mitte Rheinbrücke (Mitte Rheinbr.)	10. Oos-Baden.	11. Appenweier-Kehl.	12. Offenburg-Hausach.	13. Hausach-Villingen.	14. Basel-Scherlebahn.	15. Waldshut-Mitte Rheinbrücke.	16. Singen-Donaueschingen.	17. Radolfzell-Stockach.
Kol. 41. Länge der horizontalen Strecken Rthn.	193	149	391	221	6394	1259	3692	1699	1148	120	1310	1951	351	541	183	2555	850
„ 42. Das Steigen beträgt im Ganzen Fuß	4,2	38,1	25,81	—	1818,6	511,1	13,1	585,1	7,2	84,1	11,1	273,2	22,1	366,2	—	105,7	288,6
„ 43. Das Fallen beträgt im Ganzen „	6,23	—	2,86	—	1597,4	134,3	175,4	191,2	36,2	—	30,6	10,2	—	1,1	39,1	795,2	43,2
„ 44. Länge der geraden Strecken. Rthn.	158	177	2123	—	21792	3698	4992	5742	1542	874	3483	6599	530	4637	258	7650	2873
Länge der Strecken mit Steigung:																	
Kol. 45, bis 1/1200 . . . . . Rthn.	100	—	—	—	399	—	—	—	303	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 46, von 1/1200—1/900 . . . „	24	—	1732	—	566	462	—	—	—	—	—	165	—	—	—	—	—
„ 47, „ 1/900—1/600 . . . „	150	—	—	—	—	677	—	—	64	11	—	—	—	50	—	—	—
„ 48, „ 1/600—1/300 . . . „	—	—	175	—	3680	223	—	826	255	171	32	2927	—	242	—	—	239
„ 49, „ 1/300—1/100 . . . „	76	—	—	—	10579	1481	217	2341	—	818	139	3381	491	4229	—	385	2917
„ 50, „ 1/100—1/50 . . . „	—	141	—	—	7332	2147	—	2938	—	—	—	—	—	—	—	562	—
„ 51, „ 1/50 und stärker . . . „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 52. Die stärkste Steigung auf der Bahn beträgt:	1:167	1:67	1:526	—	1:66	1:83	1:200	1:79	1:277	1:125	1:180	1:167	1:250	1:118	—	1:83	1:111
Länge der Strecken mit Fall:																	
Kol. 53, bis 1/1200 . . . . . Rthn.	256	—	—	—	126	—	—	—	—	—	1392	—	—	228	—	433	—
„ 54, von 1/1200—1/900 . . . „	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—	398	—	—	—	—	1328	—
„ 55, „ 1/900—1/600 . . . „	—	—	72	—	—	—	—	—	211	—	—	212	—	—	—	1722	—
„ 56, „ 1/600—1/300 . . . „	64	—	—	—	1362	—	1398	58	70	—	392	—	—	—	—	1401	—
„ 57, „ 1/300—1/100 . . . „	41	—	—	—	2903	334	3039	2173	448	—	—	153	—	—	—	1070	613
„ 58, „ 1/100—1/50 . . . „	—	—	—	—	8843	820	—	—	11	—	—	—	—	—	280	3719	—
„ 59, „ 1/50 und stärker . . . „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 60. Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:	1:200	—	1:333	—	1:67	1:83	1:200	1:148	1:70	—	1:333	1:250	—	1:166	1:83	1:60	1:133
Länge der Strecken in Curven:																	
Kol. 61, bis 1000 Rthn. Radius. . Rthn.	—	—	—	—	—	511	—	45	—	—	—	—	—	—	—	298	—
„ 62, von 1000—800 Rthn. Radius. „	—	—	—	—	92	—	28	400	—	89	—	82	—	—	—	—	—
„ 63, „ 800—600 „ „ „	—	—	—	—	74	513	—	68	—	—	—	—	—	24	—	—	—
„ 64, „ 600—400 „ „ „	—	—	61	—	486	932	38	474	—	—	—	306	—	85	38	605	—
„ 65, „ 400—200 „ „ „	418	—	—	—	6573	965	575	3177	262	—	—	1619	—	347	122	2650	1004
„ 66, „ 200—100 „ „ „	178	113	186	221	10130	694	2712	129	706	—	230	186	315	200	45	1925	620
„ 67, „ 100 Rthn. Rad. u. weniger „	120	—	—	—	125	—	—	—	—	157	—	—	—	—	—	—	122
68. Der kleinste Radius der Curven beträgt . . . . . „	42,2	88,6	133,6	119,5	77,3	95,6	95,6	119,2	95,6	47,5	119,2	95,6	95,6	80	125,1	95,6	74,6

69—74. Der Eisenbahn-Telegraph bildet einen Bestandtheil des Großherz. Staats-Telegraphen und wird zugleich mit diesem unterhalten. Es besteht jedoch nur längs der Badischen Staats-Eisenbahnen behufs des Bahndienstes je eine Leitung. Von den in Kol. 73 angegebenen 138 Stationen befördern nur 17 ausschließlich Bahndepeschen, die übrigen auch Privat-Depeschen.

85. Das Anlage-Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1868 . . . 65 209 875 Thlr., und zwar 58 119 108 Thlr. bis Ende 1867 und 7 090 767 Thlr. für die im Jahre 1868 eröffneten Strecken.

Der Zinsberechnung wegen sind jedoch diese 7 090 767 Thlr. nicht mit ihrem vollen, sondern mit einem nach Verhältniß der Betriebszeit der neu eröffneten Strecken reducirten Betrage, d. i. 3 250 976 Thlr., dem vorjährigen Anlage-Kapitale hinzugerechnet. Hierdurch ergiebt sich die in Kolonne 85 aufgeführte Summe von 61 370 084 Thlr.

86. Diese Durchschnitts-Summen sind nach dem vollen Anlage-Kapitale von 65 209 875 Thlrn. berechnet.

122. Die vor Material- und Arbeitszügen zurückgelegten 189 Meilen sind hier nicht aufgenommen worden, weil für dieselben keine Bezahlung geleistet wird.

168, 170 u. 171. In den hier aufgeführten Summen ist auch das Gewicht der beförderten Eisenbahn- und sonstigen Fahrzeuge enthalten.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht. (Siehe Erläuterung zu Kol. 69—74.)

209. Dies ist die für die Beförderung der Postgüter gezahlte Aversionalsumme.

230—248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung enthalten.

346—365. Wegen der Beamten-Pensionskasse siehe ad V. dieses Berichts resp. Statistik pro 1864 S. 167.

2. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

I. **Organisation der Verwaltung.** Die unmittelbare Leitung und Verwaltung der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten, als Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt, ist der „General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten" als einer dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten untergeordneten Centralstelle übertragen. Durch Verordnung vom 16. September 1868 ist vom 1. Oktober 1868 an eine Ausscheidung der Geschäfte in der Art eingetreten, daß der bereits für den Bau neuer Linien bestehenden „Bau-Abtheilung" zugleich auch die Unterhaltung sämmtlicher bleibenden Einrichtungen und Baulichkeiten, welche für den Betrieb bestimmt sind, einer besonderen „Betriebs-Abtheilung" dagegen die spezielle Leitung des Eisenbahn-Verkehrs in allen seinen Theilen übertragen sind.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

A. Die Ludwigs-Südnordbahn, und zwar:

1) die Hauptbahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg und Hof bis zur Bayrisch-Sächsischen Grenze		74,35	Meilen,
2) die Zweigbahnen. a) von Nördlingen bis zur Bayerisch-Württembergischen Grenze .		0,49	„
b) von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze bei Ebersdorf (Die Fortsetzung von Ebersdorf bis Coburg von 1,67 Meilen ist von der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahnverwaltung für Rechnung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft gebaut worden.)		1,05	„
B. Die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg bis zur Grenze bei Kahl . . .		27,29	„
C. Die Maximiliansbahn, und zwar:			
1) die Hauptbahn von der Landesgrenze bei Ulm über Augsburg, München, Rosenheim und Freilassing bis zur Landesgrenze bei Salzburg	39,85 Meilen,		
2) die Zweigbahnen, a) von Rosenheim bis zur Tiroler Grenze bei Kufstein	4,25 „		
b) von Freilassing nach Reichenhall	1,96 „		
zusammen		46,06	„
D. Die Strecke Ansbach-Würzburg (Fortsetzung der Zweigbahn Gunzenhausen-Ansbach) . .		11,79	„
nebst der Fortsetzung von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld) nach der Grenze gegen Baden		2,51	„
E. Die Nürnberg-Würzburger Flügelbahn von Fürth nach Rottendorf (bei Würzburg) . . .		13,55	„
F. Die Strecke München-Ingolstadt		10,77	„
zusammen		188,36	Meilen.

Hiervon waren verpachtet:

1. von der Ludwigs-Süd-Nordbahn

a) die Strecke von Hof bis zur Sächsischen Grenze	1,53	Meilen,
an die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;		
b) die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Grenze von . . .	0,49	„
an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung;		
c) die Verbindungsbahn von Lichtenfels bis zur Herzogl. Sächsischen Grenze		
zu übertragen	2,02 Meilen,	188,36 Meilen.

übertragen	2,03 Meilen,	188,36 Meilen.
bei Ebersdorf von	1,05 „	

nebst deren Fortsetzung bis Coburg an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft;

2) von der Ludwigs-Westbahn

die Strecke von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze bei Kahl von	2,17 „	

an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft;

3) die Strecke von Würzburg (beziehungsweise Heidingsfeld)

nach der Badischen Grenze von	2,51 „	

an die Großherzogl. Badische Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

zusammen	7,76 „	
Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe		180,60 Meilen.

Dagegen waren gepachtet:

1) folgende Zweigbahnen:

a) von Pasing über Starnberg und Tutzing nach Peißenberg	6,97 Meilen,	
b) „ Tutzing nach Penzberg	3,02 „	
c) „ Neuenmarkt nach Bayreuth	2,77 „	
d) „ Gunzenhausen nach Ansbach	3,57 „	
e) „ Hochstadt nach Stockheim	3,25 „	
f) „ Holzkirchen nach Miesbach	2,30 „	
g) „ Neu-Ulm nach Kempten (Illerbahn)	11,30 „	
h) „ Oberkotzau über Asch nach Eger	7,27 „	

2) folgende im Betriebe der Maximiliansbahn befindliche Strecken:

a) von der Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) bis in den Bahnhof Ulm	0,12 „	

von der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung;

b) von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein	0,39 „	

von der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft;

c) von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg	0,75 „	

von der Gesellschaft der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

zusammen	41,61 „	
Mithin Gesammt-Bahnlänge		222,21 Meilen.

Einschließlich der Strecken München-Pasing und Oberkotzau-Hof, welche zwar zu den Doppelbahnen zählen, für den Betrieb aber als selbstständige Linien erscheinen (4,22 Stunden à 3707 Meter) 2,08 „

beträgt die Betriebslänge der in Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen	224,29 Meilen.

III. Die **Pachtverhältnisse** der gepachteten Bahnen und Bahnstrecken, sowie diejenigen der verpachteten Strecken sind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statistik S. 135 resp. 139 näher bezeichnet.

Für das Jahr 1868 hat der Pachtzins für die verpachteten Strecken 335 468 Fl. (191696 Thlr.), dagegen für die gepachteten Bahnen und Bahnstrecken 1037 640 Fl. (592 937 Thlr.) betragen.

IV. Ueber die **Beamten-Pensionskasse** enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 151 nähere Angaben. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2. Wie ad I. dieses Berichts bereits mitgetheilt, bestehen für den Eisenbahn-Betrieb und die Unterhaltung der Baulichkeiten ꝛc. zwei besondere Abtheilungen unter dem Vorsitze eines General-Direktors.

Die Anzahl der Mitglieder ꝛc. können, weil dieselben auch für die übrigen Verkehrs-Anstalten, als Post, Telegraphie und Dampfschifffahrt fungiren, nicht angegeben werden.

85. Das Baukapital der gepachteten Zweigbahnen beträgt:

1) für die Pasing-Starnberger	514 287	Thlr.
2) „ „ Starnberg-Penzberg-Peißenberger	2 200 000	„
3) „ „ Neuenmarkt-Bayreuther	628 571	„
4) „ „ Gunzenhausen-Ansbacher	1 000 000	„
5) „ „ Hochstadt-Stockheimer	885 714	„
6) „ „ Holzkirchen-Miesbacher	571 428	„
7) „ „ Illerbahn (Neu-Ulm-Kempten)	2 000 000	„
8) „ „ Strecke Oberkotzau-Eger	3 542 857	„
zusammen für 40,43 Meilen	11 342 857	Thlr.

Für die von fremden Verwaltungen gepachteten Strecken wird dasselbe angenommen:

a) für die Strecke von der Mitte der Donaubrücke bis in den Bahnhof Ulm zu	317 243	„
b) „ „ „ „ Salzburghofen bis Salzburg zu	1 424 257	„
c) „ „ „ „ Kiefersfelden bis Kufstein	463 973	„
zusammen	13 548 330	Thlr.

übertragen 13 548 330 Thlr.

Das für die Staatsbahnen verwendete Anlage-Kapital beträgt . . 91 853 586 Thlr.
Hiervon ist der von fremden Verwaltungen zu verzinsende Bauaufwand von . . . . . 4 569 528 „
für die von ihnen gepachteten Strecken (siehe ad II. dieses Berichts) in Abzug zu bringen, so daß verbleiben . . . . . 87 284 058 „

Diese . . . 100 832 388 Thlr.

repräsentiren das Anlage-Kapital der im Betriebe der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung befindlichen 224,29 Meilen.

86. Dieser Durchschnittsberechnung liegt eine Bahnlänge von 188,36 Meilen zu Grunde (siehe ad II. A bis E dieses Berichts).

111. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse beträgt:
bei Wagen von 200 Ctr. Tragkraft mit Achsen von 121 Millimeter Durchmesser (in der Nabe) 175 Z.-Ctr.
„ „ „ 180 „ „ „ „ „ 121 „ „ „ „ „ 150 „
„ den übrigen Wagen „ „ „ 92 „ „ „ „ „ 70 „

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen (siehe Kol. 107) mit 142 801 Thlrn. enthalten.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Achsen, Räder und Gußstahlreifen für Lokomotiven und Wagen.

133b. Dies ist der Brutto-Verbrauch. Der Netto-Verbrauch betrug 31 610 Klftr. überhaupt und 19,38 Cbfß. pro Nutzmeile.

134. Außerdem wurden noch zur Feuerung der Lokomotiven verbraucht:

a) Preßtorf, ungemischt.

Verbraucht wurden bei 15 045 Nutzmeilen brutto 59 476 Ctr., netto 33 037 Ctr., daher pro Nutzmeile brutto 395 Z.-Pfd. und netto 219 Z.-Pfd.

b) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 1:1,7. Der Verbrauch betrug bei 57 812 Nutzmeilen: brutto 74 988 Z.-Ctr. und netto 59 970 Z.-Ctr.

c) Preßtorf, gemischt mit Kohlen.

Das zufällige Mischungs-Verhältniß war 1:2. Verbraucht wurden bei 30 690 Nutzmeilen brutto 53 487 Ctr. und netto 43 981 Ctr.

d) Preßtorf, gemischt mit Stichtorf und Kohlen.

Das zufällige Mischungsverhältniß war 1:2,3 und 0,3. Bei 161 400 Nutzmeilen wurden brutto 117 480 Z.-Ctr. und netto 100 816 Z.-Ctr. verbraucht.

140 u. 146. Mit Rücksicht darauf, daß die Anzahl der bewegten Plätze in den Personenwagen, beziehungsweise die in den Güterwagen befindliche Ladefähigkeit und die von den beförderten Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden, können auch über die Ausnutzung der Wagen nur annähernde Angaben gemacht werden.

219. Hierin sind auch 43 372 Thlr. Einnahmen aus dem Bestande der Vorjahre enthalten.

220. Werden die vorstehend aufgeführten 43 372 Thlr. von den Gesammt-Einnahmen in Abzug gebracht, dann betragen dieselben:

überhaupt	12 793 680 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	57 041 „
„ Kilometer Bahnlänge	7 573 „
„ Nutzmeile	9,32 „

248. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Betriebslokale enthalten.

264. In dieser Summe sind 751 039 Thlr. enthalten, welche den Betriebs-Ausgaben des Jahres 1868 nicht zugerechnet werden können, nämlich: 5 657 Thlr. Pensionen ꝛc., 7 968 Thlr. Ausgaben für Rechnung der Vorjahre, 85 059 Thlr. Ueberschuß an Material-Vorräthen, 16 677 Thlr. à conto der neuen Linie fallende Besoldungen, 42 741 Thlr. Ausgaben für Erweiterungen ꝛc. und 592 937 Thlr. Zins- und Amortisationsbeträge für die gepachteten Bahnen.

Nach Abzug dieser 751 039 Thlr. haben die wirklichen Betriebs-Ausgaben betragen:

überhaupt	6 679 659 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	29 781 „
„ Kilometer Bahnlänge	3 954 „
„ Nutzmeile	4,87 „

268 a u. c. Der Reinertrag beträgt mit Rücksicht auf das in den Erläuterungen zu Kol. 220 und 264 Gesagte:

überhaupt	6 114 021 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	27 260 „
„ Kilometer Bahnlänge	3 619 „

Diesem Ueberschusse steht ein Anlage-Kapital von 105 401 915 Thlrn. gegenüber, so daß sich dasselbe zu 5,80 Proc. verzinst hat.

290, 292 u. 295. Diesen Vergleichungen sind die in Kol. 220, 264 u. 268 näher spezifizirten Finanz-Ergebnisse zu Grunde gelegt worden.

327 a. Die in den früheren Jahren an den Betriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüche sind nur summarisch bekannt und deshalb hier aufgeführt.

3. Herzogl. Braunschweigische Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868:

1) die Hauptbahn von Oschersleben über Jerxheim, Wolfenbüttel und Braunschweig bis zur Hannoverschen Grenze . . . . . 11,23 Meilen,

2) die Zweigbahnen:

a) von Jerxheim über Büddenstedt nach Helmstedt (Schöninger Bahn) . . . . . 2,98 „
nebst der Kohlenbahn von Büddenstedt nach dem Trendelbusche . . . . . 0,41 „
b) von Jerxheim nach Börßum, eröffnet am 1. Juli 1868 . . . . . 3,08 „
c) von Börßum über Kreiensen, Stadtoldendorf und Holzminden bis zur Preuß. Grenze 14,23 „
d) „ Wolfenbüttel über Börßum und Vienenburg nach Harzburg . . . . . 4,43 „

zusammen 36,36 Meilen.

Außerdem hat die Verwaltung der Braunschweigischen Eisenbahnen den Betrieb der angrenzenden Preuß. Staatsbahn von Vienenburg nach Goslar von . . . . . 1,72 „ in der Weise übernommen, daß alle Einnahmen der Königl. Eisenbahn-Verwaltung in Hannover zufallen, wogegen die Braunschweigische Verwaltung für den Betrieb in einem, den Selbstkosten entsprechenden Maaße entschädigt wird.

Mithin Gesammt-Betriebslänge 38,08 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Jerxheim Börßum . . . . . 36,50 „

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurde das zweite Geleise vollendet auf den Bahnstrecken:

a) von Börßum bis Ringelheim . . . . . 2,65 Meilen,
b) „ Gandersheim bis Naensen . . . . . 2,03 „
c) „ Holzminden bis zur Landesgrenze . . . . . 0,29 „
d) „ Börßum bis Jerxheim . . . . . 3,08 „
(welche gleich bei ihrer Erbauung doppelgeleisig hergestellt ist.)

zusammen 8,05 Meilen,

Hierzu die bereits früher doppelgeleisige Strecke von der Braunschweig-Hannoverschen Grenze bei Vechelde bis Oschersleben mit . . . . . 11,09 „

sind überhaupt 19,14 Meilen.

Außerdem war ult. 1868 das zweite Geleise im Bau begriffen auf den Strecken:
a) von Wolfenbüttel bis Börßum, b) von Ringelheim bis Gandersheim, c) von Naensen bis Holzminden.
Nach Vollendung dieser Strecken werden die sämmtlichen Braunschweigischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der Bahnstrecken von Börßum nach Harzburg und von Jerxheim nach Helmstedt und Trendelbusch, mit Doppelgeleis versehen sein.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden 12 neue Lokomotiven aus der Fabrik von Egestorff in Hannover angeschafft. Der Wagenpark ist durch Anschaffung von 8 Personenwagen, 36 bedeckten und 66 offenen Güterwagen und durch Zurückstellung von 10 Personenwagen, 11 bedeckten und 4 offenen Güterwagen um 2 Personenwagen vermindert, dagegen um 25 bedeckte und 62 offene Güterwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen:
a) für die Braunschweigischen Bahnen zu . . . . . 37,1 Meilen,
b) „ „ Preuß. Bahn von Vienenburg nach Goslar zu . . . . . 1,8 „

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad II. dieses Berichts.

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 142 resp. ad I. dieses Berichts enthalten.

15—74. Die Beschreibung der Bahn bezieht sich nur auf die Braunschweigischen Linien von 36,36 Meilen.

17b u. 18b. Zu den eisernen Brücken sind auch diejenigen gerechnet, welche nur zur Hälfte mit eisernen Querträgern versehen sind, wie solches bei mehreren Brücken auf der Linie von Braunschweig nach Oschersleben der Fall ist.

19. Hierin sind auch sämmtliche „Kanäle" enthalten, deren Weite weniger als 4 Fuß Rh. beträgt.

23c. Sämmtliche hier aufgeführten „Brückthore" sind bereits in den Kol. 17 u. 18. unter den Brücken mitenthalten, da die Mehrzahl derselben nicht nur zu Wege-Unterführungen, sondern auch als Fluß-Ueberbrückungen resp. als Fluthbrücken dienen.

71. Hierin sind auch die Zeiger-Apparate mitenthalten, welche sich in verschiedenen Wärterhäusern befinden.

96d u. 100d. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Verwaltung noch gemeinschaftlich mit der Hannoverschen Staats- und der Köln-Mindener Verwaltung 36 Courierzug-Personenwagen, 12 Personenwagen mit Postcoupé's und 27 Gepäckwagen, sämmtlich Grädrig. Die Anschaffungskosten dieser Wagen betragen 234 504 Thlr., an welchen die Braunschweigische Verwaltung mit $^{32}/_{112} = 42\,210$ Thlrn. participirt.

105. Schneepflüge auf Rädern sind nicht vorhanden, es werden vielmehr die hier aufgeführten an den Lokomotiven befestigt.

125. Außerdem wurden auch Holzkohlen verwendet. Der Verbrauch beträgt 20 129 Cbfß. überhaupt und 0,07 Cbfß. pro Nutzmeile.

130c. Zur Feuerung der Lokomotiven ſind 127 233 Ctr. Coaks und 651 498 Ctr. Kohlen, zuſammen 778 731 Ctr. verbraucht.

136a. Der Durchſchnittspreis pro Cbfß. Holzkohlen beträgt 3,005 Sgr.

154b. Dieſe 43 087 Meilen ſind von einer am 23. Februar 1863 in Betrieb genommenen Gußſtahlachſe von Krupp in Eſſen zurückgelegt worden.

155b. Ein Puddelſtahl-Radreifen aus Hörde hat 57 772 Meilen und ein am 4. Dezember 1860 in Betrieb genommener Gußſtahl-Radreifen aus Bochum 40 178 Meilen zurückgelegt.

158—160. Dies iſt die Anzahl der ausgegebenen Billets. Für die auf Retourbillets beförderten Perſonen in der II. und III. Klaſſe werden einfache Billets der nächſt höheren Klaſſe und für die I. Klaſſe ein Billet dieſer und ein Billet III. Klaſſe ausgegeben. Ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden ſind, wird nicht geführt; in Wirklichkeit iſt aber die Zahl der beförderten Perſonen höher als die der ausgegebenen Billets.

161. Die hier aufgeführten Perſonen ſind auf der 0,99 Meilen langen Strecke von der Grenze bis Holzminden befördert worden. Auf den übrigen Strecken iſt die 4. Wagenklaſſe noch nicht eingeführt.

179b. Dies iſt das Gewicht der beförderten Hunde.

207, 218, 221, 236, 262, 265a u. 268b. Dieſen Durchſchnittsberechnungen liegt die Bahnlänge von 34,78 Meilen = 261,96 Kilometern zu Grunde, weil weder die Einnahmen noch die Ausgaben der Bahnſtrecke Vienenburg-Goslar in den bezüglichen Summen enthalten ſind.

Die Entſchädigung, welche die Braunſchweigiſche Verwaltung für die Betriebsleitung dieſer Strecke erhalten hat, beträgt für das Jahr 1868 . . . 23 639 Thlr.

213. Dies ſind die Einnahmen für Militair-Effekten.

230. Hierin ſind auch die Koſten der Heizung der Bahnhofs-Gebäude enthalten.

243. Desgleichen hierin die Beleuchtungskoſten der Telegraphen und Bahnhöfe.

270—276. Dem Ueberſchuſſe von . . . . . 1 369 706 Thlrn.
treten noch hinzu: a) der Beſtand aus dem Vorjahre mit . . . . . 226 039 „
b) die Erſtattungen des Extrabaufonds mit . . . . . 967 „
Dieſe . . . 1 596 712 Thlr.

haben folgende Verwendung erhalten:

a) für Neubau-Gegenſtände	38 528 Thlr.
b) Zuſchuß zum Erneuerungsfonds	355 171 „
c) für fremde Zwecke	1 003 „
d) an die Staatskaſſe abgeliefert	1 100 000 „
e) auf die Betriebsrechnung pro 1869 übertragen	102 010 „
Summe wie oben	1 596 712 Thlr.

355. Hierin ſind auch die gezahlten Kranken- und Sterbegelder enthalten.

4. Großherzogl. Friedrich-Franz-Eiſenbahn.

I. **Betrieb.** An der Bahngrenze (Preußiſch-Mecklenburgiſchen Landesgrenze) iſt ein Uebergangsbahnhof nicht angelegt, ein ſolcher befindet ſich an der Station Straßburg der Berlin-Stettiner Eiſenbahn. Aus dieſem Grunde courſiren die Perſonen- und Güterzüge der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eiſenbahn auch auf der, der Berlin-Stettiner Eiſenbahn-Geſellſchaft gehörenden Strecke von der Bahn- (Landes-) Grenze bis Straßburg von 0,7 Meilen gegen eine mit der Verwaltung der Berlin-Stettiner Eiſenbahn vereinbarte und von derſelben zu zahlende Geld-Entſchädigung.

Ein ähnliches Verhältniß findet auch auf der, der Mecklenburgiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft gehörenden Bahnſtrecke Güſtrow-Bützow ſtatt, jedoch mit dem Unterſchiede, daß für dieſe Strecke von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eiſenbahn nur die Wagen und das Wagen-Begleitungs-Perſonal, nicht aber die Lokomotiven geſtellt werden.

Der Bahnhof Güſtrow (Station der Mecklenburgiſchen Eiſenbahn) wird von der Großherzogl. Friedrich-Franz-Eiſenbahn mitbenutzt, auch fungiren die auf dieſer Station beſchäftigten Beamten der Mecklenburgiſchen Eiſenbahn gleichzeitig für die Großherzogl. Friedrich Franz-Eiſenbahn gegen, nach den Verkehrs-Reſultaten zu berechnende Geld-Entſchädigungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

121 u. 122. Die Lokomotiven der Friedrich-Franz-Eiſenbahn befördern die plammäßigen und Extrazüge auf der, der Berlin-Stettiner-Eiſenbahn-Geſellſchaft gehörigen Strecke von der Landesgrenze bis Straßburg (ſiehe ad I. dieſes Berichts) und haben zurückgelegt:

vor Schnellzügen 1025 Meilen, vor Perſonenzügen 447 Meilen, vor Güterzügen 448 Meilen, vor gemiſchten Zügen 66 Meilen, als vorgelegte Reſervemaſchinen 2 Meilen, leer 4 Meilen, zuſammen 1992 Meilen, davon Nutzmeilen 1988,

welche in den Kol. 121 a bis e und g mitenthalten ſind.

Bei allen auf Leiſtungen, Verbrauch ꝛc. der Lokomotiven bezüglichen Angaben ſind 45 078 Nutzmeilen, bei den die Verkehrs- und Finanz-Ergebniſſe tangirenden Angaben dagegen 43 090 Nutzmeilen in Anſatz gebracht worden.

166b. Freigewicht auf Gepäck wird bis zu 50 Pfd. für jedes Billet gewährt, eine Notirung deſſelben findet aber nicht ſtatt.

227. Dies sind die Unterhaltungskosten der elektromagnetischen Telegraphen. Die Unterhaltungskosten der optischen Telegraphen sind in Kol. 229 mitenthalten.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale und der Nachtsignale enthalten.

240. Ebenso hierin die Kosten der Wasserhebung für die Lokomotiven.

5. Main-Neckar-Eisenbahn.

I. Ueber die **Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim** (1,24 Meilen) enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 145, sowie die vorhergehenden Jahrgänge nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden angeschafft: 10 vierrädrige Personenwagen III. Klasse, 10 dergl. sechsrädrige I. u. II. Klasse und 16 bedeckte Güterwagen. Ausrangirt wurden: 4 Personenwagen III. und 5 dergl. I. u. II. Klasse, sowie 10 bedeckte Güterwagen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

92, 97b, 99a, 101b, 103b u. 110. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der eigenen Bahn von 11,43 Meilen und diejenige der Verbindungsbahn Friedrichsfeld-Mannheim von 1,24 Meilen (siehe oben ad I) zu Grunde gelegt, weil letztere ebenfalls von den Transportmitteln der Main-Neckar-Eisenbahn befahren wird.

177c. Außerdem wurden noch 50 Leichen befördert.

211a. Dies ist die Gesammt-Einnahme für alle beförderten Eil- und Frachtgüter, Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge im Binnen- und direkten Verkehre. Eine spezielle Beantwortung der Fragen Kol. 208, 210, 211, 212, 214b u. c. u. 216 kann nicht stattfinden, weil die Buchführung der Main-Neckar-Eisenbahn nach den vorliegenden Tabellen nicht eingerichtet ist.

213. Dies ist die Einnahme für die beförderten Extrazüge.

6. Großherzogl. Oldenburgische Staats-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Leitung des Betriebes führt unter Aufsicht des Großherzogl. Oldenburgischen Staatsministeriums die Großherzogl. Oldenburgische Eisenbahn-Direktion, welche ihren Sitz in der Stadt Oldenburg hat. Die Königl. Preußische Regierung, sowie der Senat der freien Hansestadt Bremen lassen ihre Interessen bezüglich der von ihnen angelegten und unter Oldenburgische Betriebs-Verwaltung gestellten Bahnen durch Kommissare überwachen.

II. **Bahngebiet.** Unter Oldenburgischer Verwaltung standen am Schlusse des Jahres 1868:

1)	die am 15. Juli 1867 eröffnete Oldenburg-Bremer Bahn	5,99 Meilen,
2)	" " 3. September 1867 eröffnete Heppens-Oldenburger Bahn	6,95 "
	zusammen	12,94 Meilen.

Von der Oldenburg-Bremer Bahn sind 5,324 Meilen auf Rechnung des Oldenburgischen Staats erbaut. Der übrige Theil derselben ist unter Benutzung der von der Hannoverschen Staatsbahn (Bahnhof Bremen) nach der Weser abzweigenden s. g. Weserbahn von Bremen ausgeführt und an Oldenburg gegen Verzinsung und Amortisation eines entsprechenden Theils der Anlage-Kosten, sowie gegen Uebernahme der bezüglichen Unterhaltungskosten zur Ausführung des Betriebes überlassen.

Die Heppens-Oldenburger Bahn ist Eigenthum des Preuß. Staats. Den Betrieb führt vorläufig der Oldenburgische Staat, welcher als Ersatz für die Betriebskosten zunächst von der Brutto-Einnahme 6000 Thlr. pro Meile und von dem Reste 50 Proc. erhält, wenn die Brutto-Einnahme pro Meile bis zu 20 000 Thlr. beträgt. Von dem, was die Brutto-Einnahme mehr als 20 000 Thlr. pro Meile beträgt, wird dieser Antheilssatz zu 40 Proc. berechnet.

Von der gesammten Betriebslänge entfallen auf das Oldenburgische Gebiet 11,714 Meilen, auf das Preußische Jadegebiet 0,022 Meilen und auf das Gebiet der freien Stadt Bremen 1,103 Meilen.

III. **Industrielle Anlagen.** Auf dem Centralbahnhofe Oldenburg befindet sich eine mit der Bahn zugleich in Betrieb genommene Maschinen- und Wagen-Reparatur-Werkstatt. Auch ist daselbst im Jahre 1868 eine Schwellen-Präparir-Anstalt eingerichtet.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Eine auf Beiträgen des Eisenbahndienst-Personals beruhende Pensionskasse besteht nicht, vielmehr werden die Eisenbahn-Beamten in Beziehung auf ihre Pensions-Ansprüche ꝛc. ganz wie die anderen Staatsdiener behandelt.

Dagegen besteht eine Unterstützungskasse für das Eisenbahndienst-Personal und deren Hinterbliebene, welche am Schlusse des Jahres 1868 einen Fonds von 4280 Thlr. angesammelt hatte, sowie eine Krankenkasse für das Maschinen- und Werkstätten-Personal und eine zweite für das übrige Betriebsdienstpersonal, welche neben freier Arznei und ärztlicher Hülfe auch Verpflegungs-Beiträge gewähren.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Linie Oldenburg-Leer befand sich ult. 1868 noch im Bau. Dieselbe wurde am 15. Juni 1869 dem Betriebe übergeben.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15—68. Diese Angaben beziehen sich ausschließlich auf die neu erbauten Strecken, nicht auch auf die mitbenutzte Bremische Weserbahn (0,22 Meilen).

17b. u. c. Da die Brücke über die Hunte bei Oldenburg neben einer 123 Fuß weiten, mit hölzernen Trägern überbauten Oeffnung eine eiſerne Drehbrücke von 42 Fuß Weite enthält, ſo findet ſich dieſes Bauwerk ſowohl unter den eiſernen als den hölzernen Brücken aufgeführt.

19. Unter „Durchläſſe" ſind die Brücken von 1,5 Meter und geringerer Lichtweite aufgeführt.

34. Künftig wird die Präparation der Schwellen mit Steinkohlentheer erfolgen.

70. Die electromagnetiſche Leitung für den Eiſenbahndienſt iſt längs der Strecke Oldenburg-Bremen an den Bockgerüſten der dieſelbe Richtung verfolgenden Telegraphenlinie des Norddeutſchen Bundes befeſtigt und führt mit eigenen Kabeln durch die Weſer und den Sicherheitshafen zu Bremen.

75—86. Die Bemerkung zu Kol. 15—58 findet auch hier Anwendung; die Angaben über das Anlage-Kapital beziehen ſich daher auf die Neubauſtrecke von Heppens über Oldenburg bis zum Anſchlußpunkt an die Weſerbahn in Bremen von 12,62 Meilen Länge.

85. Von dieſem Anlage-Kapitale haben verwendet: der Oldenburgiſche Staat 1 375 472 Thlr., der Preußiſche Staat 2 083 507 Thlr. und der Bremiſche Staat 782 049 Thlr.

91b. u. 95. Dieſe beiden Lokomotiven ſind von der Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn zu Bauzwecken alt angekauft.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurde Torf verwendet. Verbraucht wurden 2210 Ctr. überhaupt oder 6,04 Z.-Pfd. pro Nutzmeile.

130c. Die hier gemachte Angabe bezieht ſich auf Steinkohlen, gemiſcht mit Torf. Verbraucht wurden: 9062 Ctr. Steinkohlen und 3181 Ctr. Torf.

256—261. Hierin ſind auch die ſämmtlichen Koſten der Betriebs-Inſpektion, der Maſchinen-Werkſtätte und der Materialien-Verwaltung enthalten.

270—276. Von dem Ueberſchuſſe erhielten: der Bremiſche Staat 30 173 Thlr. und der Preußiſche Staat 27 077 Thlr. Zur Verzinſung des Oldenburgiſchen Anlage-Kapitals von 1 375 472 Thlrn. verblieben 54 937 Thlr. = 4 Proc.

7. Bebra-Hanauer Eiſenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Bebra-Hanauer Eiſenbahn iſt Eigenthum des Staats und wird durch die „Königl. Preuß. Eiſenbahn-Direktion zu Kaſſel" verwaltet.

Außerdem leitet die genannte Direktion bis auf Weiteres den Betrieb der Heſſiſchen Nordbahn für Rechnung der Bergiſch-Märkiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft, ſowie den Bau der Elm-Gemündener Bahn; auch führt ſie die Geſchäfte des Rheiniſch-Thüringiſchen, des Rheiniſch-Thüringiſch-Oeſterreichiſchen und des Hannover-Thüringiſch-Bayeriſchen Eiſenbahn-Verbandes.

II. **Bahngebiet.** Von der Bahn wurden dem Betriebe übergeben die Strecken

Bebra-Hersfeld	1,78 Meilen,	am 22. Januar 1866,	Fulda-Neuhof	1,77 Meilen,	am 1. Juli 1868,
Hersfeld-Fulda	5,66 „	„ 1. Oktober „	Wächtersbach-Steinau	1,76 „	„ 1. „ „ und
Wächtersbach-Hanau	4,33 „	„ 1. Mai 1867,	Neuhof-Steinau	3,88 „	„ 15. Dezember 1868,
			zuſammen	19,30 Meilen,	

für welche ſich mit Rückſicht auf die Betriebszeit der letztgenannten 3 Strecken ein mittlerer Jahresdurchſchnitt von 13,79 Meilen ergiebt.

III. **Bahn-Anlagen.** Zum vollſtändigen Ausbau der Bahn-Anlagen ſind noch auszuführen: das zweite Geleiſe, die definitiven Empfangsgebäude auf den Stationen Bebra, Hersfeld, Fulda, Elm, Gelnhauſen und Hanau, ein Wagenſchuppen auf Station Bebra, ein Wagen-Reparaturſchuppen, zwei Reſerve-Lokomotivſchuppen und das Hauptmagazinsgebäude auf Station Fulda, ein Wagenſchuppen, ein Lokomotivſchuppen mit Werkſtättengebäude und ein Güterſchuppen auf Station Elm.

IV. **Perſonen-Verkehr.** Zur Erleichterung des Lokal-Perſonen-Verkehrs iſt vom 1. Juni 1868 an ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. pro Perſon ohne Erhöhung des Perſonengeldes eingeführt, auch ſind von demſelben Tage ab Billets IV. Klaſſe zu dem Satze von 1¼ Sgr. pro Meile an Kinder bei Benutzung der III. Wagenklaſſe ausgegeben worden. Die IV. Wagen-Klaſſe iſt bis jetzt noch nicht eingerichtet. Retourbillets wurden erſt im Jahre 1869 eingeführt.

V. **Güter-Verkehr.** Im Lokal-Verkehre iſt vom 1. Juni 1868 an ein neuer Tarif mit ſehr weſentlichen Taxermäßigungen eingeführt worden.

VI. **Genoſſenſchafts-Kaſſen.** Außer der Beamten-Penſionskaſſe (Kol. 346—365 der Tabellen) iſt ſeit dem 1. Oktober 1868 noch eine Krankenkaſſe für die Werkſtätten-Arbeiter errichtet worden. Die Einnahme dieſer Kaſſe beſteht aus den Beiträgen der Arbeiter, welche nach der Höhe des Lohnes bemeſſen werden. Ende 1868 zählte die Kaſſe 59 Mitglieder, welche 58 Thlr. Beiträge gezahlt haben. Der Beſtand der Kaſſe belief ſich ult. 1868 auf 25 Thlr.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

84. Dieſe 3 086 542 Thlr. ſind zu verſchiedenen Bauzwecken verausgabt worden, ohne daß eine Vertheilung derſelben auf die einzelnen Bautitel bis jetzt hat ſtattfinden können.

86. Nach Vollendung der ad III. dieſes Berichts aufgeführten Bauten wird das verwendete Anlage-Kapital „pro Meile Bahnlänge" erheblich höher ſein, als hier angegeben.

121a. Schnellzüge ſind erſt mit dem Sommerfahrplan 1869 eingeführt worden.

121f. Außerdem haben die Lokomotiven 1461 Meilen auf den Bauſtrecken zurückgelegt.

122, 125b, 129c u. 137b. Einschließlich der vorstehend aufgeführten 1461 Meilen sind von den Lokomotiven 35 446 Nutzmeilen zurückgelegt worden, welche den Durchschnittsberechnungen Kol. 125b, 129c und 137b zu Grunde liegen.

135 u. 137c. Bei Berechnung dieser Durchschnittssätze sind 677 031 Achsmeilen in Ansatz gebracht (siehe die nachfolgende Erläuterung zu Kol. 153a.)

139 u. 145. Diese Durchschnitts-Leistungen beziehen sich nur auf die im Jahre 1868 im Betriebe gewesenen 159 Personen- und 731 Güterwagenachsen.

146. Mit Rücksicht darauf, daß in den Gepäckwagen auch Eilgüter und in den Güterwagen Bau- und Betriebsdienstgüter befördert worden sind, kann die Belastung der Güterwagen nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden.

147. Hierin sind 40 669 Achsmeilen enthalten, welche die Arbeitswagen auf den Baustrecken zurückgelegt haben.

153a. Mit Einschluß der vorstehend erwähnten 40 669 Achsmeilen beträgt die Gesammtzahl 677 031 Achsmeilen.

161. Dies sind Kinder, welche auf Billets IV. Klasse in der III. Klasse befördert worden sind (siehe ad IV. dieses Berichts).

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Bebra-Hanauer Bahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, dann würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . . 269 Thlr.
„ Erneuerungsfonds für Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . . 171 „

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfond enthalten) 350 Thlr. für Betriebsmittel ꝛc. gezahlt worden sein.

285. Es waren im Betriebe:

im Jahre 1868	19,2	Meilen überhaupt und	13,79 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1867	11,8	„ „	10,4 „ „ „ „
im Jahre 1868 mehr	7,4	Meilen überhaupt und	3,39 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

286—296. Mit Rücksicht auf die bedeutende Veränderung des Bahngebiets und weil die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung während des Jahres 1868 nur ½ Monat im Betriebe war, kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden. Bemerkt wird noch, daß der Personen-Verkehr um 81 636 Personen = 34,75 Proc. und der Güter-Verkehr um 261 445 Ctr. = 28,43 Proc. gestiegen ist.

345. Diese Betriebs-Unterbrechung hat in der Zeit vom 30. Dezember 1868 bis incl. 14. Januar 1869 stattgefunden.

8. Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868, nachdem am 1. Januar cj. a. die 18,84 Meilen lange Strecke Rheine-Emden an die Westfälische Eisenbahn-Verwaltung abgetreten war, folgende Strecken:

1) von Hannover über Lehrte bis zur Braunschweigischen Grenze	5,585	Meilen,
2) „ Lehrte über Celle, Uelzen und Lüneburg nach Harburg	20,543	„
mit der Zweigbahn von Lüneburg nach Hohnstorf	2,169	„
3) „ Hannover über Wunstorf nach Minden	8,531	„
4) „ Wunstorf über Verden und Bremen (13,514 M.) nach Geestemünde (Bremerhaven) mit der Abzweigung von Burg-Lesum nach Grohn-Vegesack	22,990	„
5) von Löhne über Osnabrück nach Rheine	12,514	„
6) „ Hannover über Nordstemmen, Kreiensen, Northeim und Göttingen nach Kassel . . .	22,004	„
mit den Zweigbahnen Nordstemmen-Hildesheim	1,570	„
und Hildesheim Lehrte	3,207	„
7) von Northeim nach Herzberg, eröffnet am 1. Dezember 1868	3,605	„
8) „ Göttingen nach Arenshausen	2,669	„
9) „ Goslar nach Vienenburg . . . . . 1,744 Meilen.		

Der Betrieb auf dieser Zweigbahn ist von der Herzogl. Braunschweigschen Verwaltung in der Weise übernommen, daß die Einnahmen der Eigenthümerin zufallen, wogegen die Braunschweigsche Verwaltung ein Vergütigung für den Betriebsdienst erhält.

Zusammen	105,509	Meilen.
Dagegen hat die Hannoversche Verwaltung behufs Verbindung der ad 3 und 5 aufgeführten Linien den Mitbetrieb auf der, der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Strecke Minden-Löhne von	2,730	„
auch leitet sie den Betrieb auf der vom Staate Bremen angelegten Strecke vom Bremer Hauptbahnhofe bis zum Weserbahnhofe daselbst von	0,187	„
Die Gesammt-Betriebslänge beträgt mithin	108,426	Meilen
und der mittlere Jahresdurchschnitt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der ad 7 aufgeführten Strecke Northeim-Herzberg	105,78	„

II. **Eigenthums- und Betriebs-Verhältnisse.** Die Bahn von Hannover nach Braunschweig ist von den betheiligten beiden Staaten innerhalb ihres Gebiets auf eigene Kosten hergestellt. Auf der Strecke Braunschweig-Lehrte

besteht ein gemeinschaftlicher Betrieb. Die Vertheilung der auf derselben zu befördernden Züge erfolgt im Wege und zum Zwecke der Natural-Ausgleichung; die Unterhaltung, Bewachung und sonstige Bedienung der Bahn bewirkt die Bahn-Eigenthümerin allein.

Von der Hannover-Mindener Bahn hat die Fürstlich Schaumburg-Lippe'sche Regierung die das Fürstenthum durchschneidende Strecke in einer Länge von 3,279 Meilen auf eigene Kosten erbaut. Sie erhält die Hälfte der auf ihre Strecke im Verhältniß zur ganzen Strecke Wunstorf-Minden fallenden Bruttoerträge, die andere Hälfte verbleibt der Hannoverschen Verwaltung für die Kosten des Betriebes.

Die Strecke von der Lippe'schen Landesgrenze bis Minden von 0,565 Meilen hat die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt und die Benutzung derselben der Hannoverschen Verwaltung gegen eine von dieser zu leistenden Vergütigung von 6 Proc. des jährlich neu festzustellenden Anlage-Kapitals überlassen.

Die Bahn von Wunstorf nach Bremen und die Bremen-Geestebahn sind mit Ausschluß der Bahnhöfe Wunstorf, Bremen, Bremerhaven und Geestemünde von Bremen und Hannover auf gemeinschaftliche Kosten erbaut. Von den für diese Bahnstrecken besonders zu ermittelnden Reinerträgen erhält Bremen die Hälfte.

Die zwischen Hohnstorf und Lauenburg befindliche Elb-Trajekt-Anstalt ist zur Hälfte der Kosten von Hannover, zur anderen Hälfte von der Lübeck Büchener und der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft hergestellt. Die Unterhaltungskosten, sowie die Revenüen kommen in demselben Verhältnisse zur Vertheilung. Die Betriebsleitung alternirt alle zwei Jahre zwischen der Hannoverschen und einer der anderen Verwaltungen.

Die Hannoverschen Eisenbahnen, welche mit vorerwähnten Ausnahmen im alleinigen Eigenthume des Preußischen Staats stehen, sind mit 97,417 Meilen im Preußischen Staatsgebiete belegen. Die übrige Meilenzahl vertheilt sich auf die Landesgebiete von Braunschweig, Bremen und Schaumburg-Lippe.

Die Herauszahlungen an die Mitbesitzer haben im Jahre 1868 zusammen 687 429 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** a. **Geleise.** Ende 1867 waren von der Bahnlänge doppelgeleisig . . . . 50,470 Meilen.
Im Jahre 1868 wurde das zweite Geleise gelegt auf den Strecken: Eystrup-Verden 2,0 Meilen
und Suderburg-Bevensen . . . . . 2,372 „
4,372 „
so daß ult. 1868 an doppelgeleisigen Strecken vorhanden waren . . . . . 55,042 Meilen.

b. **Brücken.** Auf der neu eröffneten Bahnstrecke von Northeim bis Herzberg (Südharzbahn) wurde bei Catlenburg die Ruhme mittelst einer Brücke von 3 Oeffnungen à 50' lichter Weite, mit eisernem Oberbau und einer Fluthbrücke von 2 Oeffnungen à 28' Weite überschritten. Bei Hattorf wurde eine Brücke über die Sieber von 2 Oeffnungen à 47' Weite, mit eisernem Oberbau angelegt.

c. **Stationsbauten** von größerem Umfange. Auf derselben Bahnstrecke wurden in Northeim und Herzberg Maschinenhäuser, Wagen- und Güterschuppen erbaut, die Stationsgebäude hier, wie auf den übrigen Stationen, sind indeß erst provisorisch hergestellt.

d. **Telegraphen-Anlagen.** Auf der Strecke Northeim Herzberg sind auch die Telegraphen-Anlagen hergestellt und und in Betrieb genommen.

Auf sämmtlichen Strecken der Hannoverschen Staatsbahn ist nunmehr überall das Signalgeben mittelst electromagnetischer Läute-Apparate und Glockenbuden eingeführt

IV. **Industrielle Anlagen.** Die Hannoversche Staatsbahn besitzt an derartigen Anlagen:

1) Zwei Haupt-Reparatur-Werkstätten in Hannover und Göttingen mit 10 Filialen in anderen Stationen, welche sämmtlich der Hauptsache nach die Reparaturen des Lokomotiv- und Wagenparks, nebenbei aber auch einzelne Um- und Neubauten ausführten.

   In sämmtlichen Werkstätten wurden im Jahre 1868 zusammen 1517 Handwerker und 479 gewöhnliche Arbeiter beschäftigt, mit einem Lohn von im Ganzen 437 172 Thlr., von welcher Summe im Durchschnitt auf das Lohntagewerk 17 Sgr. 7,2 Pf. und auf das Accord-Tagewerk 29 Sgr. 6,2 Pf. entfielen.

2) Drei Schwellen-Präparir-Anstalten in Hannover, Lehrte und Göttingen, in welcher sämmtliche bei der Bahn zur Verwendung kommenden Schwellen mittelst einer Zinkchlorid-Lösung imprägnirt werden.

3) Zwei Coaks-Brennereien in Harburg und Osnabrück. Nachdem die Verwendung der reinen Steinkohle zur Lokomotivheizung mehr zur Durchführung gelangte, ist die Coaks-Anstalt zu Harburg seit Juli 1868 zu Privatzwecken verpachtet worden.

   Die Coaks-Anstalt in Osnabrück lieferte im Jahre 1868 in 28 François'schen Oefen 114 120 Ctr. Lokomotiv-Coaks.

4) Eine Gas-Anstalt auf der Station Hannover, welche lediglich die Beleuchtung des dortigen Bahnhofes — z. B. durch 1554 Flammen — vermittelt.

   1000 Cubikfuß Gas berechneten sich einschließlich der Verzinsung der Anlage pro 1868 auf etwa 20 Sgr.

V. **Betriebsmittel.** Im Laufe des Jahres 1868 kamen im Bestande der Betriebsmittel folgende Veränderungen vor: Lokomotiven wurden neu beschafft 44 Stück und 2 ungekuppelte in gekuppelte umgebaut. Ausrangirt wurden 8 Stück und an die Westfälische Verwaltung gleichzeitig mit der Strecke Rheine-Emden abgeliefert 19 Stück, so daß eine Vermehrung um 17 Lokomotiven stattgefunden hat.

Bei den Personenwagen betrug der Zugang durch Um- resp. Neubau 95 Stück, der Abgang dagegen: durch Umbau 18 Stück, durch Ausrangirung 2 Stück und durch Ablieferung an die Westfälische Verwaltung 18 Stück, zusammen also 38 Stück; mithin Vermehrung der Personenwagen um 57 Stück.

An Gepäck-, Güter- und Viehwagen kamen durch Neu- und Umbau hinzu 818 Stück. Der Abgang umfaßte 417 Stück, nämlich 33 durch Umbau, 122 durch Ausrangiren und 262 durch Ablieferung an die Westfälische Verwaltung. Die Vermehrung beträgt darnach 401 Wagen.

VI. **Ausnutzung der Wagen.** Auf jede Personenwagen-Achse kam eine durchschnittliche Beförderung von 4,73 Personen und eine durchschnittliche Einnahme von 13,45 Sgr. Jede Güter-, Gepäck- und Viehwagen-Achse war durchschnittlich mit 30,72 Centnern belastet und brachte 5,58 Sgr. ein.

VII. **Personenverkehr.** Die Personen-Beförderung in 4ter Wagenklasse, welche im Oktober 1867 im beschränkten Umfange eingeführt wurde, ist im Jahre 1868 im Lokalverkehre überall zur Durchführung gelangt.

Daß mit dieser Einrichtung einem wirklichen Bedürfnisse entsprochen ist, beweist die außerordentlich lebhafte Benutzung der IV. Wagenklasse (1868 . . 1 613 621 Personen) und erklärt sich hieraus auch die so bedeutende Steigerung des Gesammt-Personenverkehrs. Es sind gegen 1867 (excl. der Strecke Rheine-Emden) **mehr** befördert 1 202 017 Personen und obgleich die Einnahme aus dem Personenverkehr pro 1868 gegen das Vorjahr einen unerheblichen Minderbetrag (1875 Thlr.) geliefert hat, welcher allerdings als eine Folge der mit der starken Benutzung der IV. Klasse zusammenhängenden Verminderung in anderen Wagenklassen — namentlich in der III. — und der Concurrenz der Route via Holzminden-Kreiensen-Jerxheim anzusehen ist, so darf dennoch eine Ausgleichung und fernere Steigerung auch der Einnahmen aus dem Personenverkehre erwartet werden.

VIII. **Güterverkehr.** Die Tarife für den Lokalverkehr, wie für eine große Zahl der direkten Verkehre haben im Laufe des Jahres 1868, besonders in Bezug auf die Waaren-Klassifikation, erhebliche Reformen erlitten.

Für eine große Anzahl Artikel wurden Frachtermäßigungen eingeführt.

IX. **Genossenschafts-Kassen.** Eine Pensions- und Unterstützungs-Kasse für die Beamten der Hannoverschen Staatsbahnen ist erst am 1. Januar 1869 neu errichtet. Die bis dahin bestandene Kranken- und Unterstützungs-Kasse mit einem Bestande von 156 660 Thlr., sowie die bisherige Pensionskasse für Dienstleute und „Lohnarbeiter der Bahn" mit einem Bestande von 109 320 Thlr. sind mit dem obengenannten Tage aufgehoben und mit der neuen Kasse vereinigt worden.

Außerdem besteht noch eine Sterbekasse der Angestellten und Arbeiter der Bahn, an welcher 5246 Personen Theil nahmen. Ult. 1868 hatte diese Kasse einen Bestand von 51 138 Thlrn.

X. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

18. Hierin ist auch die Anzahl der Durchlässe enthalten
21, 22, 31, 32, 39 u. 40. Ueber die Dämme und Einschnitte, das Alter der Schienen und Schwellen, sowie über die Erneuerung derselben, können mit Sicherheit Angaben nicht gemacht werden.
47. Dies sind sämmtliche Steigungen bis 1 : 600, wogegen
49. die hier aufgeführte Summe die sämmtlichen Steigungen von 1 : 300 — 1 : 64 enthält.
63. Hier sind sämmtliche Curven aufgeführt, die in Radien bis 600 Ruthen liegen.
65. Desgleichen hier Curven von 150—600 Ruthen Radius.
66. Ebenso hier solche von 150 Ruthen Radius und weniger.
76. Hierin sind auch die Kosten der technischen Aufsicht und die Zinsen während der Bauzeit enthalten.
78d. Ebenso hierin 17 275 Thlr. Kosten der Abtheilungszeichen.
80a. Desgleichen hierin die Kosten der Wärterhäuser.
81. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich nur auf die Anlage-Kosten der Bahnhöfe und Haltestellen.
84. Dies sind die Kosten der Betriebs-Einrichtung.
85. Die Anlage-Kosten der am 1. Dezember 1868 eröffneten Südharzbahn (Northeim-Herzberg) können noch nicht angegeben werden, weil die Baurechnungen noch nicht abgeschlossen sind.

Für die übrigen im Betriebe der Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Eisenbahnen in einer Ausdehnung von 103,65 Meilen beträgt das verwendete Anlage-Kapital . . . . . 50 698 066 Thlr.

Rechnet man hiervon ab die Antheile, welche von fremden Staaten resp. Gesellschaften zur Erbauung der ad I. 3 und 4 dieses Berichts aufgeführten Linien verausgabt sind, und zwar:

1) von Schaumburg-Lippe	1 061 994 Thlr.	
2) „ der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft . .	1 366 488 „	
3) vom Staate Bremen	5 683 777 „	
zusammen . .		8 112 259 „
so verbleibt als Preußischer Antheil ein Anlage-Kapital (für 88,209 Meilen) von . .		42 585 807 Thlr.

Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Titel hat auf den Preußischen Antheil desselben beschränkt werden müssen, indem die speziellen Verwendungen der fremdherrlichen resp. Köln-Mindener Antheile nicht bekannt sind.

86. Der Preußische Theil des verwendeten Anlage-Kapitals beträgt pro Meile Bahnlänge 482 236 Thlr. und pro Kilometer 64 025 Thlr. (Siehe die vorstehende Erläuterung.)
91c. Werden die im Laufe des Jahres neu beschafften, sowie diejenigen Lokomotiven, welche wegen vorgenommener Hauptreparaturen an denselben den größten Theil des Jahres hindurch dem Betriebe entzogen waren, auf die Zahl mit vollem Dienstjahre reducirt, so sind durchschnittlich nur 190 Lokomotiven im Betriebe gewesen.
96d. Außerdem besitzt die Hannoversche Verwaltung noch $\frac{14,5}{61}$ Antheile an 36 Verbands-Personenwagen, 12 combinirten Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes.
165. An Militair-Effekten wurden außerdem noch 1418 Ctr. befördert.
175a. In Arbeitszügen, vor welchen die Lokomotiven 18 675 Meilen zurückgelegt haben, kamen außer den hier aufgeführten noch Betriebsdienst- und Baugüter zur Beförderung, ohne daß eine Notirung des Gewichts stattgefunden hat.

178. Außerdem wurden noch befördert: 1851 Ladungen Pferde und 11 623 Ladungen Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere.

179b. Dies ist das Gewicht der in Käfigen beförderten Thiere.

213. Hierin sind 26 778 Thlr. Einnahmen für die in Arbeitszügen beförderten Betriebsdienstgüter enthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 175a.)

230. In dieser Summe sind auch die Kosten der Heizung der Dienstlokale und die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe enthalten.

239. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, die gezahlten Arbeitslöhne sind in Kol. 237 mitenthalten.

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personenwagen enthalten.

245. Diese Summe repräsentirt die Kosten für Wagenschieben, Wasserpumpen, Oel-Prämien u. dergl. m.

268a u. c. Nach Abzug der Herauszahlungen an Bremen, Schaumburg-Lippe und die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft von zus. 687 429 Thlrn. verbleibt ein Ueberschuß von 2 929 034 Thlrn. Es hat sich deshalb das Gesammt-Anlage-Kapital zu 7,13 Proc. (wie in Kol. 268c angegeben) und der Preuß. Antheil desselben (siehe Erläuterung zu Kol. 85) unter Zugrundelegung des Ueberschusses von 2 929 034 Thlrn. zu 6,68 Proc. verzinst.

277c. u. 281c. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Hannoverschen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	461	Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	3 171	„
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	362 288	„
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	122 450	„

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 67 542 Thlr. für Bahnanlagen ꝛc. und 31 152 Thlr. für Betriebsmittel ꝛc. gezahlt worden sein.

285. Nach Abtretung der Strecke Rheine-Emden resp. nach der Betriebseröffnung der Südharzbahn (Northeim-Herzberg) beträgt die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte 105,78 Meilen, d. i. gegen die correspondirende Meilenzahl des Vorjahrs 0,30 Meilen mehr.

286—294. Bei der Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre sind die Resultate der Strecke Rheine-Emden außer Ansatz geblieben.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse wurde am 1. Januar 1869 errichtet. Näheres hierüber siehe ad IX. dieses Berichts.

9. Main-Weser-Bahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** In Folge des Staats-Vertrages vom 30. Mai 1868 zwischen dem Königreich Preußen und dem Großherzogthum Hessen, betreffend die Abtretung der Verwaltung und des Betriebes der im Großherzogl. Hessischen Gebiete belegenen Strecke der Main-Weser-Bahn, ist seit dem 1. August 1868 die einheitliche Verwaltung des ganzen Main-Weser-Bahn-Unternehmens auf die Königl. Preuß. Regierung, beziehungsweise auf die dem Königl. Preuß. Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten unterstellte, neu errichtete „Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn zu Kassel" übergegangen.

Dieselbe besteht aus 4 Mitgliedern, von welchen die Königl. Preuß. Regierung den Vorsitzenden, bez. dessen Stellvertreter, ein administratives und das technische Mitglied bestellt hat, das 4te mit einem administrativen Dezernate betraute Mieglied aber in Gemäßheit jenes Staats-Vertrages von der Großherzogl. Hessischen Regierung ernannt ist.

Ueber die Geschäftsleitung des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes durch die Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn, sowie über die gemeinschaftliche Benutzung verschiedener Bahnhöfe ꝛc. mit anderen Bahn-Verwaltungen, die Verbindungsbahn in Frankfurt a/M. ꝛc. enthalten die Jahrgänge 1860 und 1862 der Statistik (S. 7 u. 8 der Berichte) spezielle Mittheilungen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurde zu Kölbe eine Haltestelle für den Personen-Verkehr neu errichtet.

Die im Jahre 1856 begonnene Umlegung des 1. Geleises und Auswechselung der Schienen des älteren mit solchen eines stärkeren Profils wurde im Jahre 1868 bis auf die Bahnhöfe und eine kleinere Strecke zwischen Kassel und Wilhelmshöhe vollendet. Es wurden dazu verwendet: 6522,4 Ruthen Schienen des neuesten 5⅛" Preuß. (5¼" Engl.) hohen Profils und 32,5 Ruthen Schienen des neueren 4⅞" Preuß. (5" Engl.) hohen Profils als Zwangsschienen ꝛc.

Die Bahnhofs-Geleise, Ausweichungen ꝛc. sind im Jahre 1868 um 788,5 Ruthen und die Weichen um 17 Stück vermehrt.

Zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen wurden außerdem ausgeführt: die Planirung und Pflasterung des Bahnhofs-Vorplatzes zu Kassel, die Verlegung der Lade-Rampe und des Rampen-Geleises auf Station Neustadt, auf der Haltestelle zu Kölbe ein provisorisches Empfangs-Lokal, eine Retirade, ein Holz-Perron, zwei Haltesignale ꝛc., auf Station Groß-Karben eine Perron-Bedachung, auf der Bahnstrecke im Königl. Preußischen Gebiete 22 Wärter-Wohnhäuser, worunter 2 für 2 Familien, sowie die Verlängerung einer Wege-Unterführung bei Nieder-Wöllstadt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden neu beschafft und in den Betrieb eingestellt: 6 Schnellzugs- und 2 Güterzugs-Lokomotiven mit Tendern, 3 vierrädrige Personenwagen I. u. II. und 3 dergl. III. Klasse, 4 sechsrädrige Reisegepäckwagen zu je 180 Ctr. Tragfähigkeit, mit heizbarem Packmeister-Coupé und Retirade, 24 bedeckte und 8 offene Güterwagen zu je 200 Ctr. Tragfähigkeit.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Achse von Personenwagen I. u. II. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 3,163 Personen und brachte ein pro Meile 0,469 Thlr. im Jahre 1868,
" 3,24 " " " " " " 0,4789 " " " 1867,
" 2,85 " " " " " " 0,4139 " " " 1866,
" 3,58 " " " " " " 0,5293 " " " 1865,
" 3,60 " " " " " " 0,5274 " " " 1864.

Jede Achse von Personenwagen III. Klasse war durchschnittlich besetzt:

mit 6,137 Personen und brachte ein pro Meile 0,469 Thlr. im Jahre 1868,
" 6,57 " " " " " " 0,4695 " " " 1867,
" 8,02 " " " " " " 0,5738 " " " 1866,
" 5,655 " " " " " " 0,4617 " " " 1865,
" 5,51 " " " " " " 0,4557 " " " 1864.

Auf jede beladene Güter-, Gepäck-, Vieh- ꝛc. Wagenachse kam durchschnittlich:

eine Belastung von 36,18 Ctrn. u. eine Einnahme pro Meile von 9,285 Sgr. im Jahre 1868,
" " " 36,1 " " " " " " " 9,603 " " " 1867,
" " " 33,98 " " " " " " " 9,640 " " " 1866,
" " " 29,96 " " " " " " " 9,932 " " " 1865,
" " " 29,95 " " " " " " " 9,804 " " " 1864.

Die leer gelaufenen Güter-Wagen betrugen 28,07 Proc. der beladenen oder täglich 121 Achsen über die ganze Bahn gegen 28,7 Proc. und täglich 110 Achsen pro 1867,
25,84 " " " 98 " " 1866,
18,26 " " " 67 " " 1865.

Der sehr hohe Procentsatz der leer gelaufenen Wagen hat seine Begründung in dem Umstande, daß die zu Kohlen- und Erz-Transporten benutzten Wagen nur in einer Richtung beladen laufen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Bei Berechnung der Tarife, bei Abtheilung der Bahn (von 0,01 zu 0,01 Meilen) und in allen sonstigen Beziehungen wird die geographische Meile, deren die Bahn 27 enthält, zu Grunde gelegt. Von dieser Bahnlänge kommen: auf Königl. Preußisches Gebiet . . . . 18,1694 Meilen,
" Großherzogl. Hessisches Gebiet . . . 8,8306 "

15. Auf der von Kurhessen gebauten Bahnstrecke in der Gesammtlänge von 17,79 Meilen hat der Bahndamm die Kronenbreite von 26,2 Fuß, auf der vom Großherzogthum Hessen und der Stadt Frankfurt gebauten Strecke von 8,64 Meilen eine solche von 23,9 Fuß.

28. Die bei dem Bau der Bahn beschafften Schienen (siehe Statistik pro 1854) werden zur Zeit nur noch zu den Bahnhofs-Geleisen verwendet und es sind hier nur diejenigen Fabriken angegeben, aus welchen die zur Zeit auf freier Bahn liegenden Schienen bezogen sind.

85 u. 86. Auf dieses Baukapital sind von der Hessischen Nordbahn und der Hannoverschen Staatsbahn 1 148 027 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. ersetzt, es beträgt also das für die Main-Weser Bahn verbliebene Baukapital 16 128 958 Thlr.,
pro Meile Bahnlänge . . . . . 610 252 "
" Kilometer Bahnlänge . . . . . 81 005 "

146. Die Belastung der Güterwagen kann nur mit Einschluß der Gepäck- und Arbeitswagen angegeben werden, weil eine Notirung der Güter nach den zum Transport verwendeten Wagen-Kategorien bei der Main-Weser-Bahn nicht stattfindet.

Die hier angegebenen Durchschnittssätze beziehen sich außerdem nur auf beladene Güter- ꝛc. Wagen, während die leer gelaufenen (24,3 Proc. der beladenen) nicht mit eingerechnet sind.

149b. Die hier angegebenen Achsmeilen haben die eigenen Wagen der Postverwaltung, welche dieselbe in einzelne Züge einstellt, zurückgelegt. Für die sonstige Postbeförderung wird von der Eisenbahn-Verwaltung, je nach Bedarf, der Raum eines ganzen Wagens oder eines Theiles desselben gestellt und es sind die von solchen Wagen durchlaufenen 31 298 Achsmeilen in Kol. 144 mitenthalten.

165. Hierin sind 6 201 Ctr. Auswanderergut enthalten, welche zum Tarifsatze des Frachtgutes I. Klasse befördert wurden.

169 u. 183b. Die hier aufgeführten 229 Ctr. sind die von der Post zur Beförderung als Eilgut einzeln aufgegebenen Poststücke.

Bei der zu Kol. 149b erläuterten Einrichtung findet eine Notirung der Postgüter nach Centnerzahl nicht statt. Wenn man jede für die Post beförderte Wagen-Achse als mit 50 Centner belastet annimmt, so beträgt, einschließlich der vorerwähnten 229 Ctr., die gesammte Postbeförderung 617 979 Ctr. mit 11 236 951 Centnermeilen.

220. Als Rückstände aus dem Vorjahre wurden außerdem 2971 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. vereinnahmt.

249. Es ist hier nur die aus den Abrechnungen über gegenseitige Wagen-Benutzung resultirende Herauszahlung in Ausgabe gestellt, die empfangene Wagenmiethe also an der gezahlten gekürzt.

290 u. 293. Die Einnahmen des Jahres 1867 haben nach Abzug der aus den Abrechnungen über die gegenseitige Wagenbenutzung zu vereinnahmenden Wagenmiethe 2 252 685 Thlr. und hiermit übereinstimmend die Ausgaben (bei welcher alsdann nur die Differenz zwischen empfangener und gezahlter Miethe in Ansatz kommt — siehe die vorstehende Erläuterung zu Kol. 249 —) 1 056 646 Thlr. betragen.

Diese Summen sind den vorliegenden Vergleichungen zu Grunde gelegt worden.

10. Nassauische Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Im Jahre 1868 wurde auf der 1,73 Meilen langen Strecke Lahnstein-Ems das zweite Bahngeleise gelegt und am 1. Juni dem Betriebe übergeben. Dasselbe ist ganz aus Eisen nach dem System des Regierungs- und Bauraths Hilf hergestellt. Die 19 Fuß 1,4 Zoll langen, 4,8 Zoll hohen Schienen liegen auf 18 Fuß 9,6 Zoll langen eisernen Langschwellen und sind mittelst Schraubenbolzen, welche durch die horizontale Wand der Langschwelle reichen, befestigt. Die Stoßverbindung besteht aus zwei symmetrischen Laschen und liegt theils auf zwei benachbarten Langschwellen (schwebender Stoß), theils ganz auf der Langschwelle. Zur Erhaltung und Regulirung der Spurweite dienen (auf jede Schienenlänge drei) schmiedeeiserne Verbindungsstangen.

b) **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Limburg wurde eine Lokomotivremise für 9 Maschinen nebst Kohlen- und Holz-Magazin aufgeführt.

II. **Industrielle Anlagen.** Im Jahre 1868 wurden in den Reparatur-Werkstätten zu Limburg, Lahnstein und Mosbach 273 Arbeiter beschäftigt, welche zusammen 53 725 Thlr. Lohn erhalten haben. In der Imprägnirungs-Anstalt zu Limburg wurden zum Imprägniren einer Schwelle 0,178 Pfd. doppelt Chlorqueckfilber (Sublimat) verbraucht; mit Berücksichtigung des Anlage-Kapitals betragen die Kosten pro Schwelle 10 Sgr.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 neue Güterzug-Maschinen vermehrt.

IV. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Personenwagen-Achse war durchschnittlich mit 3,43 Personen besetzt und brachte ein 0,2941 Thlr. gegen 3,54 Personen und 0,2953 Thlr. im Jahre 1867. Auf jede Güter-, Equipagen- und Viehwagen-Achse kam im Jahre 1868 eine durchschnittliche Belastung von 41,14 Ctr. und eine Einnahme von 6,486 Sgr. gegen 42,72 Ctr. resp. 6,918 Sgr. im Vorjahre.

Zu der im Jahre 1868 geringeren Ausnutzung der Personenwagen trug der Umstand bei, daß die Anzahl der zurückgelegten Personenmeilen in dem der größeren Personen- und Achsmeilenzahl entsprechenden Verhältnisse nicht zugenommen hat.

Die Ausnutzung der Güterwagen würde eine günstigere gewesen sein, wenn die zum Erdtransporte verwendeten Wagen nicht größtentheils leer zurücklaufen mußten.

V. **Personen-Verkehr.** Es wurden im Jahre 1868 Rundreise-Billets II. u. III. Klasse eingeführt, welche auf den Stationen Hannover, Bremen, Harburg und Braunschweig über die Nassauische Bahn nach dem Rheine mit 25 Proc. Ermäßigung und 50 Pfd. Freigepäck ausgegeben werden.

VI. Im **Güter-Verkehr** wurden mehrere Tarife für Rohprodukte neu regulirt, für die Periode vom 20. Januar bis 30. September 1868 ein Tarif für Kartoffeln, Getreide und Hülsenfrüchte, für Salz ein Spezial-Tarif, sowie ein Tarif mit der Englischen „Great-Eastern-Bahn" eingeführt.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht eine Kranken- und Unterstützungs-Kasse für die Arbeiter in den Werkstätten. Auch haben die Beamten strecken- und stationsweise besondere Kranken-Vereine zur Heranziehung ärztlicher Hülfe gebildet.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Im Jahre 1868 waren im Bau begriffen: die Zweigbahnen von Limburg nach Hadamar 1,08 Meilen und von Diez bis oberhalb Hahnstätten 1,45 Meilen.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Strecke von Lahnstein bis Ems (siehe ad I. dieses Berichts).

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 148 speziell angegeben.

40. Die Mehrzahl der ausgewechselten Schwellen befand sich auf den älteren Bahnstrecken Wiesbaden-Rüdesheim und Oberlahnstein-Ems. Dieselben waren nicht imprägnirt. Von den imprägnirten Schwellen wurden nur wenige durch Aufreißen unbrauchbar. Wegen Fäulniß sind noch keine imprägnirten Schwellen ausgewechselt worden.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

224. Hierin sind 27 380 Thlr. für Erneuerung von Schienen und Schwellen mitenthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale, einschließlich der Wärterbuden.

246a—c. Die hier aufgeführten Summen enthalten auch die Kosten der Erneuerungen, und zwar der Lokomotiven und Tender mit 13 012 Thlrn., der Personenwagen mit 8123 Thlrn. und der Lastwagen mit 10 624 Thlrn.

264 u. 268. Werden, wie im Vorjahre, von den Ausgaben die Kosten für Erneuerungen des Oberbaues und der

Transportmittel mit	59 138	Thlrn.,
die Kosten für Ergänzungen mit	15 715	"
und die à conto des Reservefonds verausgabten	858	"
zusammen	75 711	Thlr.,
ferner die Kosten des Betriebes der Trajekt-Anstalt mit	14 031	"
überhaupt	89 742	Thlr.

abgesetzt, so beträgt die Summe aller Ausgaben (Kol. 264) 427 979 Thlr. und der Ueberschuß (Kol. 268) 521 473 Thlr.

277ac. u. 281ac. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Nassauischen Bahn nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten.

Wären dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds: für Bahnanlagen . . . . . 858 Thlr.

beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen . . . . . 27 380 Thlr.
für Betriebsmittel . . . . . 31 758 „

292. Mit Ausschluß der für Erneuerungen und Ergänzungen verausgabten Summen (siehe Erläuterung zu Kol. 264 u. 268) haben die Betriebs-Ausgaben 54 659 Thlr. = 14,64 Proc. bezieh. 2179 Thlr. pro Meile mehr betragen als im Jahre 1867.

295. Desgl. der Ueberschuß 30 409 Thlr. = 5,51 Proc., bezieh. 1212 Thlr. pro Meile weniger als im Vorjahre.

11. Königl. Preuß. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Unter der **Verwaltung** der Königl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen:

1) die Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,
2) die einen integrirenden Theil der Hauptbahn bildende Königl. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn,
3) die 1,62 Meilen lange Verbindungsbahn in Berlin, welche die dort mündenden Bahnen unter einander verbindet und nur zum Gütertransport benutzt wird.

Die Verbindungsbahn ist in die vorliegenden Tabellen nicht aufgenommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868:

1) Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, und zwar
   a) die Hauptbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Liegnitz-Breslau } beide doppelgeleisig { . . . . 47,55 Meilen,
   b) die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz . . . . . { . . . . 3,76 „
   c) die Verbindungsbahn in Breslau zwischen dem Niederschlesischen und Oberschlesischen Bahnhofe 0,31 „

   zusammen 51,62 Meilen.

2) die Schlesische Gebirgsbahn, und zwar
   a) die Hauptbahn Kohlfurt-Lauban-Reibnitz-Dittersbach-Waldenburg-Altwasser . 17,22 Meilen,
   b) die Zweigbahn Görlitz-Lauban . . . . . 3,40 „

   zusammen . . . . . 20,62 „

Den sämmtlichen Durchschnittsberechnungen (mit Ausnahme der Kol. 86) liegen deshalb 51,62 + 20,62 = 72,24 Meilen zu Grunde.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1868 wurden 18 400 lfde. Ruthen Geleise und 63 149 Schwellen ausgewechselt. Vermehrt wurden die Geleise um 4554,96 lfde. Ruthen und 21 Stück Ausweichungen.

2. **Brücken** und **Durchlässe.** Die Brücken über den Buschwiesengraben bei Sommerfeld und auf der Straße von Sommerfeld nach Dolzig wurden umgebaut, an Stelle des hölzernen Durchlasses in Station 45,06 wurde ein massiver hergestellt. Der im Vorjahre begonnene Bau einer Wege-Unterführung in der Jacobsstraße bei Görlitz wurde im Jahre 1868 vollendet.

3. **Stationsbauten.** In Station Berlin wurde der Bau eines massiven Stationsgebäudes in Stelle des abgebrochenen begonnen, eine Werkstatt, bestehend aus einem massiven Wagen-Revisionsschuppen von 350½ Fuß Länge, 305½ resp. 291½ und 256½ Fuß Breite, einem Schuppen in Fachwerk von 91 Fuß Länge, 35 Fuß Breite zur Aufbewahrung der Nutzhölzer, zwei Abtritts- und einem Stallgebäude, wurde erbaut und die andere Hälfte des Stations-Gebäudes nebst Wagenschuppen und Spritzenhaus abgebrochen. Ferner wurden an der neuen Werkstatt eine Drehscheibe erbaut, auch eine Centesimalwaage und ein Lastkrahn aufgestellt.

Erbaut wurden ferner:

in Station Briesen ein Familienhaus nebst Zubehör;

in Station Frankfurt a. O. eine provisorische Rampe für Säuren;

in Station Wellmitz und in Station Sommerfeld je ein massives Stallgebäude;

in Station Hansdorf ein massives Beamten-Wohngebäude;

in Station Sommerfeld wurde ein Lastkrahn von 200 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt und ein Wirthschaftsbrunnen angelegt;

in Station Kohlfurt erfolgte die Anlage eines 720 Fuß langen Perrons zwischen den beiden Hauptgeleisen, desgleichen eines Zungenperrons von 524 Fuß Länge, der Bau einer Schiebebühne, der Abbruch eines Lokomotivschuppens und Wiederaufstellung als Coaksschuppen an der Gasanstalt, der Umbau des alten Empfangsgebäudes, der Bau eines Lokomotivschuppens und der Umbau des alten Postgebäudes zu einem Wohngebäude;

in Station Breslau wurde das Stationsgebäude durch einen Anbau erweitert, alsdann wurde daselbst ausgeführt der Bau eines massiven Schuppens für Feuerlöschgeräthe, der Bau eines Schuppens von Fachwerk auf dem Werkstatthofe, der Bau eines Güterschuppens von 245 Fuß Länge u. 54½ Fuß Tiefe, die Herstellung einer Ueberbrückung von demselben nach dem Ankunftsgüterschuppen, die Anlage einer Viehrampe, der Bau einer Kohlenbanse, der Abbruch der sämmtlichen Gebäude der alten Werkstatt, der freistehenden Wasserstationen, des Ladeperrons und des Güterschuppens für abgehende Güter;

in Station Penzig wurde ein massiver Güterschuppen von 63½ Fuß Länge, 38½ Fuß Breite mit einem Anbau von 17 Fuß Länge und 32½ Fuß Breite erbaut;

in Station Görlitz erfolgte der Bau eines Empfangsgebäudes, der Bau dreier Drehscheiben, die Tieferlegung der Jacobsstraße unter die Zittauer Chaussee, der Bau eines Tunnels von der Bahnhofsstraße nach dem Empfangsgebäude und die Vollendung mehrerer im Jahre 1867 begonnener Bauten; in Folge Umbaues des Bahnhofes wurden abgebrochen: ein Güterschuppen, ein Lokomotivschuppen nebst Wasserthurm, 1 Werkstattsgebäude, 1 Coaksschuppen, 2 Wagen-

schuppen, 1 Bretterschuppen für Eilgut, 1 Kalkschuppen, 97 Fuß Perron, 1 Drehscheibe, 1 Militair-Rampe, 3 Schiebebühnen und 1 Centesimalwaage;

in Station Lauban kamen zur Ausführung der Bau eines Wasserthurms am Lokomotivschuppen, die Anlage eines 25⅓ Ruthen langen Zwischenperrons, der Bau eines Beamten-Wohngebäudes, eines Uebernachtungslokals mit Badezimmer, einer Centesimalwaage und eines Lastkrahns, einer Kohlenbanse nebst Ladebühne und die Vollendung mehrerer im Jahre 1867 begonnener Bauten;

in Station Hirschberg wurde eine Kohlenladebühne erbaut und ein Lastkrahn von 200 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt. Außerdem sind noch auf verschiedenen Stationen resp. Haltestellen diverse kleinere Bauten ausgeführt, wie z. B. Herrichtung von Kohlenlagerplätzen, Wasser- und Gasleitungen, Feuergruben u. s. w.

4. **Telegraphen.** Auf dem Bahnhofe Görlitz wurde für die Einfahrt der Züge der Sächsisch-Schlesischen und der Berlin-Görlitzer Bahn eine Telegraphenstation eingerichtet.

Alsdann wurden 10 neue Glockenhäuschen erbaut.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden neu beschafft: 47 neue Lokomotiven mit Tender, 18 vierrädrige Intercommunications-Personenwagen I. u. II. Klasse, 5 desgl. II. Klasse und 6 vierrädrige Personenwagen IV. Klasse (unter diesen Wagen, sämmtlich zur Dampfheizung eingerichtet, sind 15 Stück mit Retiraden), 2 vierrädrige Gepäckwagen mit Dampfheizung, 180 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 150 vierrädrige offene Kohlenwagen, 12 Plateau- und 12 doppeletagige Viehwagen; dagegen wurden ausrangirt: 7 Lokomotiven mit Tender, 31 acht-, 2 sechs- u. 1 vierrädriger bedeckte Güterwagen, 1 vierrädriger bedeckter Pferde- und 1 achträdriger bedeckter Viehwagen.

V. **Personen-Verkehr.** Der Personengeld-Tarif ist auch im Jahre 1868 unverändert geblieben, jedoch ist der Tarif für Retourbillets mit resp. 3 Tagen und 6 Wochen Gültigkeit nach mehreren Stationen erweitert.

Der Transport einer Person auf eine Meile hat im Jahre 1868 gekostet . . 2 Sgr. 0,43 Pfge.

VI. **Güter-Verkehr.** Es sind außer mehreren Detailsifizirungen neben den Tonnentarifen für Steinkohlen von den an der Schlesischen Gebirgsbahn belegenen Gruben auch Centnertarife ab Waldenburg und Altwasser eingeführt. Direkte Güter-Tarife sind theils ausgedehnt, theils neu eingeführt.

Der Transport eines Centners Fracht auf eine Meile hat im Jahre 1868 gekostet . . 1,07 Pfge.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit 2785 Betheiligten und einem Kassenbestande von 24 563 Thlrn. ult. 1868.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

71a. Hierin sind 78 portative Apparate enthalten.

75. Ueber das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn enthalten die Jahrgänge 1866 u. 1867 der Statistik S. 149 resp. 144 nähere Mittheilungen.

Ult. 1867 betrug das verwendete Anlage-Kapital . . . . . 37 085 433 Thlr.

Hierzu kommen pro 1868:

a) Ueberweisungen aus der Staats-Anleihe vom Jahre 1867 . . . . . 1 573 119 „

b) Ueberweisungen aus den Betriebs-Ueberschüssen (cfr. Kol. 90b.) . . . . . 207 545 „

Es beträgt mithin das verwendete Anlage-Kapital ult. 1868 . . . . . 38 866 097 Thlr.

82. Dies sind die Anlage-Kosten der Central-Werkstatt zu Frankfurt a. O.

84. Hierin sind 1 414 173 Thlr. für den Ankauf der Berlin-Frankfurter Bahn mitenthalten.

90a u. b. Diese Beträge sind in den in Kol. 76—85 aufgeführten Summen bereits mitenthalten.

121c. Die von den Lokomotiven als vorgelegte Reserve-Maschinen zurückgelegten 47 754 Meilen sind bereits in den Kol. 121a—c mitenthalten.

128a u. 130c. Der Coaks ist nicht mit den Steinkohlen gemischt, sondern es sind theils Coaks — namentlich auf den Bahnhöfen —, theils Steinkohlen in der Art verwendet, daß, wenn das eine der Materialien gebraucht wurde, das andere ausgeschlossen war.

Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt brutto 225,84 Z.-Pfd. und netto 174,04 Z.-Pfd. Steinkohlen resp. brutto 207,02 Z.-Pfd. und netto 159,54 Z.-Pfd. Coaks.

135. Das verbrauchte Quantum Coaks ist in der Weise auf Steinkohlen reducirt, daß 330 Z.-Pfd Coaks = 1 Tonne Steinkohlen gerechnet sind.

140. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt: bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 28,537 Proc., bei der Schlesischen Gebirgsbahn 26,556 Proc.

185. Diese 9421 Centnermeilen sind von frachtfreien Gütern zurückgelegt worden, welche zur Linderung der Noth in Ostpreußen bestimmt waren.

268c. Das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beträgt 38 866 097 Thlr. und dasjenige der Schlesischen Gebirgsbahn 10 913 265 Thlr., zusammen 49 779 362 Thlr. Der Ueberschuß, gegen dieses Anlage-Kapital verglichen, ergiebt eine Verzinsung desselben zu 5,36 Proc. Mit Ausschluß des Ueberschusses der Schlesischen Gebirgsbahn würde sich dagegen das Anlage-Kapital der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu 6,57 Proc. verzinst haben.

269. Diese Summe repräsentirt die für das Jahr 1868 beim Abschlusse noch verbliebenen Ausgabe-Reste, abzüglich der Einnahme-Reste.

272. Die Stamm-Actien im ursprünglichen Betrage von 10 000 000 Thlrn. unterliegen auch der Amortisation, wozu ½ Proc. des Kapitals und die ersparten Zinsen verwendet werden.

Für das noch nicht amortisirte Kapital von 7 049 100 Thlrn. sind bezahlt:

a) an Zinsen . . . . . 99 500 Thlr.

b) „ Amortisationsbeträgen . . . . . 287 934 „

zusammen 387 434 Thlr.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	8670	Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	596	„
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	391 420	„
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	480 623	„

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 207 545 Thlr. für Erweiterung der Bahn-Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel gezahlt worden sein.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1868 überhaupt 72,24 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 72,24 Meilen,
„ „ 1867 „ 71,69 „ „ „ „ „ 67,43 „

pro 1868 mehr überhaupt 0,55 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 4,81 Meilen.

12. Königl. Preuß. Ostbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Preuß. Ostbahn ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Berlin über Frankfurt a. O., Bromberg, Dirschau und Königsberg i. Pr. bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen . . . . . 103,06 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Cüstrin nach Frankfurt a. O. . . . . 4,0 „
b) „ Bromberg über Thorn nach Otloczyn . . . . . 8,35 „
c) „ Dirschau über Danzig nach Neufahrwasser . . . . . 5,64 „
3) die Verbindungsbahnen:
a) zwischen dem Grenzbahnhofe Eydtkuhnen und dem Russischen Grenzbahnhofe Wirballen . . 0,16 „
b) zwischen dem Grenzbahnhofe Otloczyn und dem Russisch-Polnischen Grenzbahnhofe Alexandrowo, welche Strecke gemeinschaftlich mit der Warschau-Bromberger Bahn benutzt wird . 0,57 „

zusammen 121,78 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** a) **Geleise.** Das zweite Geleise auf den Strecken Zantoch-Driesen und Filehne-Schneidemühl wurde im Jahre 1868 fertig gestellt und dem Betriebe übergeben; auf den Strecken Marienburg-Elbing und Braunsberg-Eydtkuhnen wurden die Arbeiten für dasselbe begonnen, auf den Strecken Marienburg-Elbing und Braunsberg-Königsberg sind die Erdarbeiten vollendet.

Auf verschiedenen Bahnhöfen wurden die Geleise um 3337 Ruthen mit 50 Weichen vermehrt.

b) **Brücken.** Auf der Oderbrücke, der Festungsgrabenbrücke, der Glacisbrücke und der Wartebrücke zwischen Cüstrin und Tamsel wurde der eiserne Oberbau für das zweite Geleise gelegt. Mit der Beseitigung der durch Fäulniß unbrauchbar gewordenen hölzernen Brücken in den Wege-Uebergängen und Parallelwegen wurde fortgefahren und in deren Stelle theils massive Durchlässe erbaut, theils Cementröhren eingelegt. Drei neue Röhrendurchlässe durch den Bahnkörper wurden erbaut.

c) **Stationsbauten.** In Berlin wurde der Bau einer großen Reparaturwerkstätte begonnen; der für die Wagen-Reparatur bestimmte Schuppen wurde im Jahre 1868 so weit vollendet, daß er in Benutzung genommen werden konnte. Auf dem Bahnhofe Driesen wurde ein zweistöckiges massives Postgebäude aufgeführt. Auf den Bahnhöfen Danzig und Neufahrwasser sind Centesimalwaagen aufgestellt worden. Auf verschiedenen Bahnhöfen wurden zus. 6 Weichenstellerbuden, sowie in Kreuz und Filehne Familien-Wohnhäuser erbaut.

Auf der Strecke erhielten 28 Bahnwärterhäuser massive Wände und 19 Häuser wurden durch Anbauten für Hilfswärter erweitert.

III. **Neben-Anlagen.** Die Ostbahn besitzt in Dirschau eine Maschinen-Bauanstalt. Dieselbe wurde im Jahre 1868 mit dem Neubau und der Unterhaltung verschiedener mechanischer Betriebs-Einrichtungen beschäftigt. Die Kosten der fertig gestellten Arbeiten, bei welchen lediglich die Selbstkosten in Rechnung kommen, betrugen rot. 109 346 Thlr. Durchschnittlich sind 188 Handwerker und Arbeiter mit im Ganzen 59 160 Arbeitstagen beschäftigt gewesen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 28 Lokomotiven, 18 Personen-, 8 Gepäck- und 572 Güterwagen vermehrt.

V. Im **Personen-Verkehre** sind namentlich Veränderungen des Personengeld-Tarifs vorgekommen. Vom 1. Februar 1868 ab wurden in Stelle der zwischen einzelnen Stationen gültigen Tagesbillets, Retourbillets von und nach allen Ostbahn-Stationen mit dreitägiger Gültigkeit eingeführt. Die Benutzung der Courierzüge mittelst der letzteren ist ausgeschlossen und dem entsprechend das Fahrgeld für die Retourbillets II. Klasse auf 3 Sgr. pro Meile festgesetzt, während dasselbe für die früheren, auch zu den Courierzügen gültigen Tagesbillets 3½ Sgr. pro Meile betrug. Für die III. Wagenklasse ist das Fahrgeld der Tagesbillets mit 2 Sgr. pro Meile für die Retourbillets beibehalten.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Strecken Schneidemühl-Dirschau und Thorn-Insterburg wurden im Frühjahre 1868 in Angriff genommen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Von der Ostbahn waren ult. 1868 die Strecken Berlin-Schneidemühl und Elbing-Braunsberg (7,21 M.) doppelgeleisig.

14a. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthalten die Jahrgänge 1866 u. 1867 der Statistik S. 151 u. 146 spezielle Nachrichten.

70. Auf der Strecke von Thorn bis zur Russischen Grenze bei Otlotzyn und auf der Strecke Danzig-Neufahrwasser sind 2 Telegraphen-Leitungen, auf der Strecke von Berlin bis Königsberg und von Dirschau bis Danzig dagegen 3 Leitungen vorhanden. Außerdem existiren noch ca. 5 Meilen kurze Lokal-Leitungen.

71a. Hiervon sind 155 stationäre und 84 portative Schreib-Telegraphen-Apparate.

78f. Von dieser Summe kommen auf den Bau der Weichsel- und Nogatbrücken 5 080 948 Thlr.

96d. Außerdem sind noch 2 Salonwagen für Reisen fürstlicher Personen vorhanden.

175a u. 213. Außer den hier (in Kol. 175) aufgeführten sind noch Baugüter mit besonderen Zügen, vor welchen die Lokomotiven 23 980,6 Meilen zurücklegten, befördert worden, ohne daß das Gewicht derselben notirt wurde. Die Einnahmen hierfür betragen 33 577 Thlr. und sind in Kol. 213 mitenthalten.

231. Hierin sind auch die gezahlten Kommunalsteuern enthalten.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Ostbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben;

beim Erneuerungsfonds { für Bahn-Anlagen (Kol. 283a) . . . . . 293 123 Thlr.
= Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . . . 60 812 =

Ferner würden aus dem Ergänzungsfonds (bei Privatbahnen in dem Erneuerungsfonds enthalten) 66 580 Thlr. für Bahn-Anlagen ꝛc. und 133 124 Thlr. für Betriebsmittel gezahlt worden sein.

Aus dem Reservefonds wäre nichts zu zahlen gewesen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen: 1868 . . 121,78 Meilen.
1867 . . 114,33 =
im Jahre 1868 mehr . . 7,45 Meilen.

13. Königl. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der unter dem Gesammt-Namen „Saarbrücker Eisenbahn" vereinigten Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahnen, sowie über die Betriebsleitung der angrenzenden Rhein-Nahe-Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1861 der Statistik S. 10 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1863 S. 163 näher beschriebenen Linien der

a) Hauptbahn von zusammen . . . . . 16,28 Meilen,
b) Zweigbahnen nach den Kohlenschächten ꝛc. von zusammen . . . . . 2,33 „
überhaupt 18,61 Meilen.

Hierzu kommen noch:
die von der Königl. Bergwerks-Direktion in Verwaltung und Betrieb übernommene Zweigbahn von St. Johann-Saarbrücken nach dem Hafen bei Malstatt von . . . 0,30 „
und die von der Französischen Ostbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach . . . . . 0,64 „
Mithin Gesammt-Betriebslänge 19,55 Meilen.

III. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurden zur Vervollständigung der Bahn folgende wesentliche Bau-Ausführungen ꝛc. vorgenommen:

1) Auf Bahnhof Neunkirchen wurde die Bliesbrücke für das dritte Geleise Neden-Neunkirchen durch eine eiserne Ueberbrückung von 192½' Länge und 35' Breite verbreitert. Der Bau der Brücken und Durchlässe für das dritte Geleise Neden-Neunkirchen ist ganz, die Legung des Oberbaues beinahe vollendet, mit dem Bau der Haltestelle Neden ist begonnen.

Auf Station Sulzbach wurden 70⅓ lfde. Ruthen Geleise hergestellt, desgl. auf dem Bahnhofe Lenz 70 lfde. Ruthen Rangir-Geleise.

An Schienen wurden im Ganzen 6241 lfde. Ruthen = 8,49 Proc. ausgewechselt. Zur Erneuerung des Bettungs-Materials wurden 3271 Schachtruthen Kies verwandt. An Schwellen gelangten incl. Weichen- und Langschwellen 44 241 Stück zur Auswechselung.

2) **Stationsbauten.** Auf Grube Neden ist eine Drehscheibe von 40 Fuß Durchmesser gelegt. Die Erweiterung der Empfangsgebäude auf den Stationen Friedrichsthal und Dudweiler ist vollendet. Auf Station Sulzbach wurde der Güterschuppen versetzt und durch einen Anbau von 202 Quadratfuß vergrößert. Auf Bahnhof St. Johann ist das Empfangsgebäude durch Anbau eines Speisesaals und einer gedeckten eisernen Perronhalle erweitert und ein Beamten-Gebäude für 6 Familien fertig gestellt. Das Stationshaus auf Bahnhof Louisenthal wurde durch einen Anbau erweitert und auf dem Bahnhofe Saarlouis ein Bahnmeister-Wohnhaus erbaut.

3. **Telegraphen-Anlagen.** Die Länge der Leitungen hat sich im Jahre 1868 durch Anlage diverser kurzer Verbindungen um 0,43 Meilen vergrößert.

Die Linie Forbach-Styringen-St.Johann-Burbach-v.d.Heydt wurde mit Morsé-Apparaten ausgerüstet, die Zeiger-Apparate außer Thätigkeit gesetzt.

Auf Anordnung des Königl. Handels-Ministeriums wurden im vergangenen Jahre Versuche mit einer Vorrichtung angestellt, welche die Kommunikation des reisenden Publikums mit dem Zug- und Lokomotivführer vermittels electrischer Signale jederzeit ermöglicht. Die erwähnte Vorrichtung funktionirte nach mehrfachen Umänderungen in befriedigender

Weise und erwies sich das bei derselben angewendete System zwar noch kleinerer Verbesserungen bedürftig, eventl. nach deren Vollendung jedoch wegen seiner Sicherheit und leichten Ausführbarkeit zur Annahme bei weiteren Ausrüstungen der Wagenparks für empfehlenswerth.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden angeschafft: 10 Lokomotiven, 4 Personenwagen I. u. II. Klasse, 4 dergl. II. u. III. Klasse, 20 dergl. IV. Klasse, 6 Gepäckwagen, 100 bedeckte Güterwagen, 3 Luxus-Pferdewagen, 44 Holz-, 10 Vieh-, 14 Kohlen- und 110 Schienenwagen.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein aus den laufenden Beiträgen der Betheiligten gebildeter Krankenfonds, an welchen ult. 1868 . . 570 Betriebs-Beamte und gegen 1100 Arbeiter Theil nahmen. Derselbe schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 38 240 Thlrn. ab, gegen 33 674 Thlr. im Vorjahre.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Zweigbahn Saarbrücken-Saargemünd ist soweit vorgeschritten, daß deren Eröffnung Ende 1869 zu erwarten steht.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Hierunter befindet sich ein Hülfsarbeiter.

10b. Dies ist die gepachtete Strecke von der Französischen Grenze bis Forbach (0,64 M.) und die der Königl. Bergwerks-Direktion gehörige Zweigbahn nach dem Hafen bei Malstatt (0,30 M.).

13. Doppelgeleisig ist das Fahrgeleise der Hauptbahn von der Bayerischen Grenze bei Bexbach bis zur Französischen Grenze bei Forbach. Zwischen St. Johann und Burbach liegen außerdem noch 332 Ruthen drittes Geleise.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken sind in der Statistik pro 1866 S. 152 näher mitgetheilt.

32b—e u. 40. Die erstgenannten Procentsätze beziehen sich auf die Saarbrücker, die letztgenannten auf die Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn.

69. Kramersche Zeiger-Apparate arbeiten nur noch in einer Anzahl von 12 Stück auf einer lokalen Linie zwischen St. Johann-Neunkirchen-Heinitz. Fardely'sche resp. Breguet'sche Zeiger-Apparate sind nur in je einem Exemplare vorhanden und sichern die telegraphische Verbindung mit der Pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn resp. mit der Wilhelm-Luxemburger Bahn.

70. Auf der Hauptbahn zwischen der Bayerischen Grenze bei Bexbach und der Französischen Grenze bei Forbach, ebenso zwischen Conz und der Luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig sind 3 Leitungen, auf allen übrigen Strecken 2 Leitungen im Betriebe.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

121h. Außerdem legten die Maschinen der Rhein Nahe-Eisenbahn auf der Saarbrücker Eisenbahn zurück: 2555 Meilen vor Schnellzügen, 16 Meilen vor Personenzügen, 699 Meilen vor Güterzügen, 1600 Meilen als Vorspann und 535 Meilen leer, zusammen 5405 Meilen. Die Kosten für Reparatur und Putzen derselben, sowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien sind unter den betreffenden Angaben der Rhein-Nahe-Eisenbahn enthalten.

161. Hierunter befinden sich 74 908 fiscalische Gruben-Arbeiter, welche zu dem ermäßigten Fahrpreise von nur 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden sind.

172. Dies sind nur Kohlen ꝛc. aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen ist in Kol. 171 enthalten.

230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale einschließlich der Wärterbuden.

267. Dieses Verhältniß reducirt sich indessen günstiger auf 51,38 Proc., wenn man nach Art der Privatbahnen die reinen Betriebs-Ausgaben in's Auge faßt, welche 931 704 Thlr. betragen haben würden. (Siehe die nachstehende Erläuterung zu Kol. 277ꝛc. u. 281ꝛc.)

277ꝛc. u. 281ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Saarbrücker Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds	für Bahnanlagen (Kol. 279a)	2300 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 279b)	2767 „
beim Erneuerungsfonds	für Bahnanlagen (Kol. 283a)	132 949 Thlr.
	„ Betriebsmittel (Kol. 283b)	81 524 „

292. Diese Mehr-Ausgabe hat in geringerem Grade darin ihren Grund, daß gegen das Jahr 1867 die Normalgehälter vieler Unterbeamten erhöht worden sind, hauptsächlich aber darin, daß die Betriebsmittel in größerem Maaße reparirt und daß die Unterhaltung des Oberbaues einen außergewöhnlichen Aufwand erforderte.

14. Königl. Preuß. Westfälische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Westfälischen Eisenbahn umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) die frühere Köln-Mindener-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn von der ehemaligen Preußisch-Kurhessischen Grenze bei Warburg bis Hamm	17,93 Meilen,
2) die frühere Münster-Hammer Eisenbahn von Hamm bis Münster	4,64 „
3) die Bahnstrecke von Münster bis Rheine	5,12 „
zu übertragen	27,71 Meilen.

übertragen 27,71 Meilen,

4) die Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn von Altenbeken bis zur Preußisch-Braunschweigischen Grenze bei Höxter . . . . . 6,20 „

5) die Bahnstrecke von Rheine bis Emden . . . . . 18,56 „

zusammen 52,47 Meilen.

Hiervon ab die der Verwaltung der Hessischen Nordbahn pachtweise (gegen Zahlung von 50 Proc. der Brutto-Einnahme) überlassene Strecke von der Grenze zwischen Westfalen und Hessen bei Haueda bis Warburg mit . . . . . 0,41 „

verbleiben im eigenen Betriebe 51,96 Meilen.

Ueber die Betriebsleitung der Braunschweigischen Strecke von der Grenze bei Höxter bis Holzminden von 0,99 Meilen ist das Nähere in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 153 enthalten.

Die Bahnstrecke von Rheine nach Emden wurde am 1. Januar 1868 von den, von der Königl. Eisenbahn-Direktion in Hannover verwalteten Eisenbahnen getrennt und mit der Westfälischen Eisenbahn vereinigt, mit der sie jetzt ein organisches Ganzes bildet. Dagegen ist die von der Westfälischen Verwaltung auf Staatskosten gebaute und an die Hannoversche Verwaltung verpachtete Strecke Rheine-Osnabrück nunmehr ganz von der Westfälischen Verwaltung getrennt und mit den von der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Hannover verwalteten Bahnen vereinigt worden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Zu Anfang des Jahres 1868 waren folgende doppelgeleisigen Strecken vorhanden:

a) Paderborn-Altenbeken . . . . . 4 397 lfde. Ruthen,
b) Paderborn-Geseke . . . . . 5 539 „ „
c) Paderborn-Driburg . . . . . 2 335 „ „

zusammen 12 271 lfde. Ruthen,

Im Jahre 1868 sind hinzugekommen die gegen Ende 1867 noch im Bau begriffenen Strecken

Geseke-Soest . . . . . 8 754 lfde. Rthn.
Driburg bis zur Landesgrenze bei Holzminden 10 063 „ „

18 817 „ „

zusammen 31 088 lfde. Ruthen = 15,54 Meilen.

Hiermit ist das zweite Geleis auf der ganzen Strecke von Soest bis zur Braunschweigischen Grenze bei Holzminden vollendet.

Auf der Strecke zwischen Soest und Geseke sind bei Anlage des zweiten Geleises die Neigungs-Verhältnisse der Bahn in der Weise regulirt worden, daß nunmehr auf dieser Strecke in der Richtung der großen Massentransporte von Soest nach Geseke die größte Steigung 1:250 und in der entgegengesetzten Richtung 1:200 beträgt.

Am 6. März 1868 stürzte der 108 Fuß hohe Neuenheerser Damm (zwischen Buke und Willebadessen) in Folge von Wasseransammlung im Innern des Dammkörpers auf einer Länge von 46 Ruthen derart plötzlich in sich zusammen, daß das Geleis auf dieser Strecke 24 Fuß tief herabsank.

Der Betrieb für den Güterverkehr wurde hierdurch auf der Strecke Altenbeken-Warburg während 10 Tagen vollständig unterbrochen, der Personen-Verkehr erlitt nur insofern eine Störung, als die Reisenden an dieser Stelle umsteigen mußten. Nachdem das Bahnplanum durch Anschüttung von Steinmassen wieder hergestellt war, wurde der Dammkörper selbst durch Anlage einer 178 Fuß langen, 14 Fuß hohen Futtermauer und durch Anlage eines umfangreichen Stollen- und Schachtsystems behufs Abführung der in dem Dammkörper befindlichen und eindringenden Wassermassen gegen fernere schädliche Einwirkung der Wasserzuflüsse mit gutem Erfolge gesichert.

2. **Brücken.** Der Umbau bezw. die Herstellung der Brücken für zwei Geleise auf der Strecke Paderborn-Soest ist vollendet worden.

3. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Papenburg wurde zur Erleichterung des Verkehrs die Quaimauer um 141,5 lfde. Fuß verlängert und an derselben eine Drehscheibe von 21,5 Fuß Durchmesser angelegt. Auf den Bahnhöfen Kellerberg und Salzbergen wurden die Nebengeleise behufs Kreuzung längerer Güterzüge um 24,5 resp. 37,95 Ruthen verlängert.

Zwischen Ermelinghof und Drensteinfurt ist zum Kreuzen der Züge ein 200 Ruthen langes Ausweichegeleise bei Herbern angelegt.

Die Bahnhöfe Soest, Lippstadt und Paderborn sind den heutigen Verkehrs-Verhältnissen entsprechend in ihren Geleis-Anlagen erweitert worden, ebenso sind die Bahnhöfe Sassendorf, Benninghausen, Geseke, Salzkotten, Driburg, Brakel und Höxter mit Rücksicht auf die Anlage des zweiten Geleises in ihren Geleis-Anlagen entsprechend umgebaut und erweitert worden.

Außerdem sind auf dem Bahnhofe Soest folgende Bauten zur Ausführung gekommen: ein centraler Lokomotivschuppen für 16 Stände, ein die Postbüreaux enthaltender Anbau am Stationsgebäude, ein Eilgüterschuppen, ein Eiskeller, eine Gasbeleuchtungs-Einrichtung, ein Zwischenperron mit 2 Wasserkrahnen und 2 Löschgruben.

Auf Bahnhof Benninghausen wurde ein neues Empfangsgebäude erbaut. Auf Bahnhof Lippstadt wurde eine massive Viehrampe, ein Eiskeller und eine Vergrößerung des Empfangsgebäudes durch zwei Anbauten auf der Ost- und Westseite ausgeführt. Auf Bahnhof Geseke wurde der in Lippstadt abgebrochene alte Güterschuppen wieder aufgebaut und der unzweckmäßig gelegene alte Güterschuppen zu Dienstwohnungen eingerichtet.

Auf dem Bahnhofe Paderborn sind, außer den oben erwähnten umfangreichen Geleiserweiterungen, ein neuer Güterschuppen, ein centraler Lokomotivschuppen für 16 Stände, eine massive Rampe, ein Zwischenperron mit 2 Wasserkrahnen und 2 Löschgruben, ein Eiskeller und eine bedeutende Erweiterung der Gasbeleuchtungs-Anlage ausgeführt worden.

Auf Bahnhof Altenbeken ist die Wasserstation durch Erhöhung des Anbaues und Aufstellung eines Reservoirs von 1080 Kubikfuß Inhalt erweitert worden.

Auf Bahnhof Bonenburg ist das früher auf der Station Brakel als provisorisches Stationsgebäude dienende Haus zur Benutzung als Dienstwohnung im Rohbau wieder aufgebaut, außerdem ein Hebekrahn mit Laufsatzen von 120 Ctr. Tragfähigkeit aufgestellt worden.

4. **Telegraphen.** Die Telegraphen-Anlagen wurden durch Herstellung einer dritten Leitung von Soest bis Paderborn um 6,95 Meilen Leitungsdraht vermehrt. Ferner wurden im Laufe des Jahres 9 Schreib-Telegraphen, 7 Blitzableiter und ein Läute-Inductor neu beschafft und in Betrieb gestellt, auch die neu errichtete Haltestelle Herbern am Schlusse des Jahres mit Telegraphen-Apparaten besetzt.

III. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden neu beschafft resp. mit der Bahnstrecke Rheine-Emden von der Hannoverschen Verwaltung übernommen: 20 Güterzug- und 15 Personenzug-Lokomotiven, 11 Personenwagen I. u. II. Klasse, 8 dergl. II. u. III. Klasse, 12 dergl. III. u. 10 dergl. IV. Klasse, zusammen 41 Stück, 14 Gepäck-, 205 bedeckte und 321 offene Güterwagen.

Dagegen wurden 7 offene Güterwagen ausrangirt und 1 bedeckter Güterwagen zum Umladen bestimmt.

IV. **Verkehrs-Verbindungen.** Die direkten Verbände, denen die Westfälische Eisenbahn als Mitglied angehört, sind in den Jahrgängen 1866 u. 1867 der Statistik S. 153 resp. 148 und den vorhergehenden Jahrgängen genannt. Außer diesen Verkehren findet noch eine direkte Expedition statt:

a) zwischen den Stationen der Bahnstrecke Rheine-Emden einerseits und Stationen der Hannoverschen, Braunschweigischen, Niederländischen Rhein-Eisenbahn und den Stationen des Norddeutschen Verbandes andererseits,

b) zwischen den Stationen der Niederländischen Staatsbahn einerseits und der Bergisch-Märkischen, der Hessischen Nordbahn und der Bebra-Hanauer Bahn andererseits.

V. Im **Personen-Verkehre** wurden im Jahre 1868 an Retourbillets verausgabt: für die I. Wagenklasse 770 Stück, für die II. Wagenklasse 21 277 Stück und für die III. Wagenklasse 161 256 Stück, zusammen 183 303 Stück, so daß, auf je 1 Billet 2 Personen gerechnet, im Ganzen 366 606 Reisende auf Retourbillets gefahren sind. Davon kommen 363 152 Personen auf den Lokal-Verkehr und 3454 Personen auf die direkten Verkehre.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Krankenkassen, die eine für geringer besoldete Bahnbeamte, die andere für die Werkstätten-Arbeiter, welche die Bestimmung haben, den Beamten und deren Familiengliedern, sowie den Arbeitern bei Erkrankungen gegen monatliche, nach dem Gehalte resp. Lohne bemessene Beiträge, freie ärztliche Behandlung und Arznei zu gewähren. Zu beiden Kassen, welche ultimo 1868 einen Bestand von 9140 Thalern hatten, gehörten am Schlusse des genannten Jahres 1619 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 6984 Thlrn. zahlten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der ad I. 1—4 dieses Berichts bezeichneten Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 154 speziell angegeben.

Die Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Rheine-Emden erfolgte auf der 5,64 Meilen langen Strecke Emden-Papenburg am 24. November 1854, auf der 8,70 Meilen langen Strecke Papenburg-Lingen am 2. Mai 1856 und auf der ganzen 18,56 Meilen langen Strecke am 23. Juni 1856 im Zusammenhange mit der Inbetriebsetzung der Linien Münster-Rheine und Rheine-Löhne.

32a u. b. Der Procentsatz für die Auswechselung der verschiedenen Sorten von Schienen kann nicht angegeben werden. Der angegebene Procentsatz 127,09 bezieht sich auf das erste Geleis der Strecke Warburg-Rheine. Für die Strecke Altenbeken-Holzminden beträgt der Procentsatz der Auswechselung jedoch nur in Bezug auf das erste Geleis 2,02. Für die Strecke Rheine-Emden fehlen die statistischen Notizen.

32c—e u. 40. Hierüber fehlen die statistischen Notizen.

76. Dies sind die Kosten des Ankaufs der früheren Köln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn (Grenze bei Warburg bis Hamm).

139. Von den Personenwagen waren im Jahre 1868 durchschnittlich 239 Achsen in Benutzung, welche dieser Durchschnittsberechnung zu Grunde gelegt worden sind.

178a. Von den hier aufgeführten Pferden sind 3795 Stück Luxus- und 2205 Stück Koppelpferde.

179b. Dies ist das Gewicht der beförderten Hunde.

215a. Hier ist die Einnahme für die beförderten Luxuspferde (siehe Erläuterung zu Kol. 178a) aufgeführt, die Einnahme für die Koppelpferde ist in Kol. 215b mitenthalten.

224. Hierin sind 183 285 Thlr. enthalten, welche für Ergänzungen und Erneuerungen verwendet sind.

226. Desgl. hierin 18 496 Thlr.

227. Desgl. hierin 777 Thlr.

228. Desgl. hierin 14 967 Thlr.

230. Hierin sind auch die Beleuchtungskosten der Wärterlokale, optischen Telegraphen, Perrons und Weichen, sowie die Kosten der Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale enthalten.

260. Ebenso hierin 4000 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse.

277ꝛc. u. 281ꝛc. Ein Reserve- und Erneuerungsfonds besteht nicht, es werden vielmehr die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Die Ausgaben, welche aus dergleichen Fonds eventl. zu bestreiten gewesen wären, sind in den vorstehenden Bemerkungen zu Kol. 224—228 angegeben.

285—294. Das Bahngebiet der Westfälischen Eisenbahn hat sich durch die am 1. Januar 1868 erfolgte Uebernahme der Strecke Emden-Rheine vergrößert (siehe ad I. dieses Berichts).

Hieraus erklärt sich auch die bedeutende Steigerung des Verkehrs und der finanziellen Resultate.

15. Königl. Sächsische östliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden".

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** besteht aus:

a)	der Sächsisch-Böhmischen Linie von Dresden (Altstadt) über Pirna bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze bei Bodenbach	7,90 Meilen,
b)	der Sächsisch-Schlesischen Linie von Dresden (Neustadt) über Bautzen bis zur Preuß. Grenze bei Reichenbach	11,59 "
c)	der Tharandt-Freiberger Linie	3,51 "
d)	" Zittau-Groß-Schönauer Linie, welche am 2. Januar 1867 dem Betriebe übergeben wurde. Von Zittau bis Scheibe (1,07 Meilen) liegen die Geleise auf dem Bahnkörper der Löbau-Zittauer Eisenbahn.	1,79 "
	Zusammen	24,09 Meilen.
	Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Bodenbach ist Eigenthum der K. K. Oesterreichischen Staatsregierung und die zur Sächsisch-Schlesischen Linie gehörige Strecke von der Grenze bis Görlitz ist Eigenthum des Preuß. Staats. Beide Strecken werden von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt. Im Betriebe der Letzteren befinden sich also	3,02 "
		27,51 Meilen.

III. Die zur Sächsisch-Böhmischen Linie gehörige **Verbindungsbahn** in **Dresden** verbindet diese Linie mit den Alberts- und Leipzig-Dresdener E. E., sowie mit der Sächsisch-Schlesischen Linie.

IV. Ueber den **Erneuerungsfonds**, gemeinschaftlich mit den Sächsischen westlichen Staatsbahnen, sowie

V. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere S. 149 der Statistik pro 1867 resp. S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 155 spezielle Mittheilungen. Die Zittau-Groß-Schönauer Bahn wurde, wie ad II. dieses Berichts bereits erwähnt, am 2. Januar 1868 dem Betriebe übergeben.

32 u. 40. Nach Verschmelzung der sämmtlichen Linien der östlichen Staatsbahnen in einen Komplex können die Procentsätze, bis zu welchem Theile die Schienen ꝛc. und die Schwellen bis ult. 1868 erneuert sind, nicht angegeben werden.

42. Das Steigen beträgt im Ganzen:
bei der Sächsisch-Böhmischen Linie 103,44 Fuß, bei der Sächsisch-Schlesischen Linie 973,74 Fuß, bei der Tharandt-Freiberger Linie 797,56 Fuß und bei der Zittau-Groß-Schönauer Linie 242,22 Fuß.

43. Das Fallen beträgt im Ganzen:
bei der Sächsisch-Böhmischen Linie 37,04 Fuß, bei der Sächsisch-Schlesischen Linie 623,83 Fuß und bei der Tharandt-Freiberger Linie 146,63 Fuß.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Böhmische Linie	6 859 129 Thlr.
" " " Schlesische "	7 167 987 "
" " Tharandt-Freiberger "	3 145 952 "
" " Zittau-Gr.-Schönauer Linie	492 380 "
zusammen	17 665 448 Thlr.

146. Ueber die Ausnutzung der Lastwagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergleichen Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 1427 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungsaufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht getrennt notirt werden.

16. Königl. Sächsische westliche Staats-Eisenbahnen.

I. **Verwaltung.** Die Königl. Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahnen stehen unter einer Verwaltung, der „Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig".

Dieselbe leitet auch den Betrieb der angrenzenden Gößnitz-Geraer und Greiz-Brunner Privatbahnen.

II. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) Die Sächsisch-Bayerische Linie von Leipzig über Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Werdau, Reichenbach und Plauen nach Hof mit der Abzweigung von Werdau nach Zwickau, zusammen . . . . . 24,01 Meilen,
2) die Obererzgebirgische Linie von Zwickau über Wiesenburg, Stein, Niederschlema und Aue nach Schwarzenberg mit der Abzweigung von Niederschlema nach Neustädtel resp. Schneeberg, zus. 6,10 „
3) die Niedererzgebirgische Linie, bestehend aus der früheren Chemnitz-Riesaer Staatsbahn von . 8,79 „
und deren Fortsetzung nach Zwickau und Gößnitz von . . . . . 8,06 „
4) die Chemnitz-Annaberger Linie von . . . . . 7,36 „
5) „ Voigtländische Linie von Herlasgrün nach Eger von . . . . . 13,49 „
6) „ von Wüstenbrand nach Lugau führende, auf Kosten einer Actien-Gesellschaft gebaute und von der Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung seit dem 15. November 1858 vorläufig auf 20 Jahre pachtweise übernommene s. g. „Chemnitz-Würschnitzer" Eisenbahn von . . . . 1,63 „
7) die auf Kosten der Stadtgemeinde Borna erbaute Eisenbahn von Borna nach Kieritzsch von deren Betrieb die Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung vertragsweise übernommen hat. 0,90 „

Zusammen 70,34 Meilen.

Die zur Sächsisch-Bayerischen Linie gehörige Strecke von der Sächsisch-Bayerischen Grenze bis Hof (1,53 Meilen) ist Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Regierung und wird von der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung pachtweise benutzt.

III. Ueber den **Erneuerungsfonds**, gemeinschaftlich mit den Sächsischen östlichen Staatsbahnen, sowie

IV. die **Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse**, gemeinschaftlich für alle Königl. Sächsischen Staats- und die unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, ist das Nähere in dem Berichte der Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen S. 149 der Statistik pro 1867 resp. S. 165 u. 166 der Statistik pro 1863 mitgetheilt worden. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Das als unbesoldet aufgeführte Mitglied der Direktion ist ein Assessor, welcher nur zu gewissen Handlungen zugezogen wird und dafür eine jährliche Entschädigung von 120 Thlrn. erhält.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Sächsischen westlichen Staatsbahnen sind in den Jahrgängen 1866 u. 1867 der Statistik S. 156 resp. 150 speziell angegeben.

32 u. 40. Nach Verschmelzung der sämmtlichen Linien der westlichen Staatsbahnen in einen Komplex können die Procentsätze, bis zu welchem Theile die Schienen ꝛc. und die Schwellen bis ult. 1868 erneuert sind, nicht angegeben werden.

42. Das Steigen beträgt im Ganzen:
a) bei der Sächsisch-Bayerischen Linie, Strecke Leipzig-Werdau-Hof 2038,92 Fuß, Strecke Werdau-Zwickau 53,24 Fuß und bei der Verbindungsbahn in Leipzig 0,48 Fuß;
b) bei der Niedererzgebirgischen Linie, Strecke Riesa-Chemnitz 918,59 Fuß, Strecke Chemnitz-Zwickau 438,02 Fuß und Strecke Glauchau-Gößnitz 77,60 Fuß;
c) bei der Obererzgebirgischen Linie, Strecke Zwickau-Schwarzenberg 511,96 Fuß, Strecke Niederschlema-Schneeberg 306,79 Fuß;
d) bei der Voigtländischen Linie Herlasgrün-Eger 1250,15 Fuß;
e) bei der Chemnitz-Annaberger Linie 913,30 Fuß.

43. Das Fallen beträgt im Ganzen:
a) bei der Sächsisch-Bayerischen Linie, Strecke Leipzig-Werdau-Hof 813,36 Fuß, Strecke Werdau-Zwickau 103,26 Fuß und bei der Verbindungsbahn in Leipzig 39,65 Fuß;
b) bei der Niedererzgebirgischen Linie, Strecke Riesa-Chemnitz 281,42 Fuß, Strecke Chemnitz-Zwickau 497,42 Fuß und Strecke Glauchau-Gößnitz 237,31 Fuß;
c) bei der Obererzgebirgischen Linie, Strecke Zwickau-Schwarzenberg 66,77 Fuß, Strecke Niederschlema-Schneeberg nichts;
d) bei der Voigtländischen Linie Herlasgrün-Eger 1135,21 Fuß;
e) bei der Chemnitz-Annaberger Linie 172,58 Fuß.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen:

auf die Sächsisch-Bayerische Linie	17 025 972 Thlr.
„ „ Obererzgebirgische „	3 043 056 „
„ „ Niedererzgebirgische „	11 119 094 „
„ „ Voigtländische „	6 387 933 „
„ „ Chemnitz-Annaberger „	4 041 064 „
zusammen	41 617 119 Thlr.

Für die früher im Eigenthum einer Actien-Gesellschaft befindlich gewesene Chemnitz-Riesaer Eisenbahn waren

vor der Baubeendigung . . . . . 7 268 407 Thlr.
verausgabt. Der Staat hat für die Erwerbung dieser Bahn, deren Vollendung und die nöthige Ausrüstung aber nur . . . . . 5 489 211 „
demnach . . . . . 1 779 196 Thlr.
weniger verwendet. Einschließlich der letzteren Summe würde das Anlage-Kapital 43 396 315 Thlr. betragen.

91c, 94, 96d, 102g u. 104. Die unter der Verwaltung der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direktion zu Leipzig stehende 4,62 Meilen lange Gößnitz-Geraer Eisenbahn hat keine eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb wird vielmehr mit den Transportmitteln der Sächsischen westlichen Linie (unter welchen sich auch die vertragsweise benutzten Transportmittel der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, bestehend in 2 Lokomotiven und 186 Güterwagen befinden, deren Anschaffungskosten aber in den Kol. 112 u. 116 nicht mitenthalten sind) ausgeführt, weshalb den Durchschnittsberechnungen Kolonne

92, 97b, 99a, 103b, 110, 113b, 114b u. 116b . . 70,34 + 4,69 = 74,96 Meilen = 564,60 Kilometer zu Grunde gelegt sind.

146. Ueber die Ausnutzung der Lastwagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

172. Die Kohlen und Coaks sind unter den Gütern der ermäßigten Klasse enthalten, weil dieselben in den Registern nicht getrennt geführt werden.

175. Die hier aufgeführten Betriebsdienst- und Baugüter sind mit besonderen Zügen für die Selbstkosten befördert worden; die mit den gewöhnlichen Zügen zum Transport kommenden dergl. Güter sind frachtfrei und werden nicht notirt.

179a. Ebenso wird das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere nicht notirt.

202 u. 203a. Diese 3516 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für die mit Extrazügen beförderten Personen (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies sind die Kosten der außergewöhnlichen Schneebeseitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande sich nicht scheiden lassen.

239—242. Hier haben nur die Kosten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht getrennt notirt werden.

17. Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Juli. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Juli 1867 bis ult. Juni 1868.

II. Ueber die **Organisation der Verwaltung** enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 157 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

III. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. Juni 1868 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Bruchsal über Mühlacker, Bietigheim, Stuttgart, Canstatt, Eßlingen, Plochingen, Geislingen, Ulm, Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen . . . . . 36,54 Meilen,
2) die Zweigbahnen a) von Bietigheim über Heilbronn nach Hall (11,03 M.) nebst der am 10. Dezember 1867 eröffneten Fortsetzung nach Crailsheim (4,5 M.) und von Crailsheim nach Goldshöfe (4,05 M.), zus. . . . . 19,58 „
b) von Heilbronn nach Jagstfeld . . . . . 1,48 „
c) von Canstatt über Gmünd, Aalen, Goldshöfe und Wasseralfingen nach Nördlingen . . . 15,1 „
d) von Aalen nach Heidenheim . . . . . 2,96 „
e) von Plochingen über Reutlingen, Tübingen und Rottenburg nach Horb (10,7 M.) nebst der am 8. Oktober 1867 eröffneten Fortsetzung nach Thalhausen (4,92 M.), zus. . . . . 15,52 „
f) von Pforzheim nach Wildbad, eröffnet am 11. Juni 1868 . . . . . 3,06 „
zusammen 94,24 Meilen.

Mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecken Hall-Crailsheim, Horb-Thalhausen und Pforzheim-Wildbad beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 88,01 „

Die Strecke von dem Bahnhofe Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke (Landesgrenze) von 0,09 Meilen ist Eigenthum der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung gegen 4 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals verpachtet hat. Dagegen ist die Strecke von Nördlingen bis zur Württembergischen Landesgrenze von 0,33 Meilen Eigenthum der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, welche dieselbe an die Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet hat.

IV. **Bahn-Anlagen.** Die **Marbachbrücke** bei Eßlingen wurde umgebaut und über den offenen Durchlaß unterhalb der Station Obertürkheim eine eiserne Brücke hergestellt. Die Entwässerung des Bempflinger Bahneinschnitts und die Correction des Neckars am Sulzauer Wege-Uebergange bei Sulz wurden ausgeführt.

An **Stationsbauten** von größerem Umfange kamen im Betriebsjahre 1867/68 zur Ausführung: die Herstellung eines neuen Güterschuppens in Geislingen und Untertürkheim, die Vergrößerung der Stationsgebäude in Kornwestheim, Amstetten, Schemmerberg, Ummendorf, Mochenwangen und Meckenbeuren, der Umbau des Stationsgebäudes

und die Vergrößerung des Güterschuppens in Eislingen, der Umbau der Güterschuppen in Niederbiegen und Biberach, sowie die Erweiterung von 10 Bahnwärterhäusern im Baubezirk Stuttgart und von 3 dergl. im Baubezirk Geislingen.

V. **Betriebsmittel.** Im Betriebsjahre 1867/68 wurden neu angeschafft: 22 Lokomotiven, 80 Personenwagen und 235 Güterwagen.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Ueber die Beamten-Pensions- ꝛc Kasse sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 157 spezielle Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht eingetreten.

VII. **Neue Bahnlinien.** Zufolge des Eisenbahnbau-Gesetzes vom 13. August 1865 sind zu erbauen und waren im September 1867 in Angriff genommen:

1)	die untere Jagstbahn	Jagstfeld-Osterburken	mit	5,1	Meilen,	davon in Angriff genommen		1,3	Meilen,
2)	"	Tauberbahn	Crailsheim-Mergentheim	"	7,9	"	"	"	"	1,5	"
3)	"	obere Neckarbahn	Rottweil-Villingen	"	3,3	"	"	"	"	2,3	"
4)	"	"	Donaubahn	Rottweil-Immendingen	"	4,6	"	"	"	"	3,0	"
5)	"	Schwarzwaldbahn	Stuttgart-Nagold	"	9,6	"	"	"	"	1,3	"
6)	"	untere Donaubahn	Ulm-Sigmaringen	"	12,3	"	"	"	"	4,3	"
7)	"	Allgäubahn	Leutkirch-Herbertingen	"	9,3	"	"	"	"	1,3	"
8)	"	Hohenzollernsche Bahn	Tübingen-Hechingen	"	3,4	"	"	"	"	3,0	"

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Dies sind die merkantilischen Mitglieder der Direktion.

13. Die Bahn ist doppelgeleisig auf den Strecken Mühlacker-Ulm (18,33 M.), Canstatt-Fellbach (0,79 M.) und Aalen-Goldshöfe (0,29 Meilen).

120. Dies sind die Anschaffungskosten der vollständig eingerichteten Postwagen, welche Eigenthum der Bahnverwaltung sind.

196—200 u. 227. Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Telegraphen können nicht angegeben werden, weil für dieselben eine getrennte Verwaltung besteht und bloße Eisenbahn-Telegraphen nicht vorhanden sind.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1865 stattgefunden. Die in den früheren Jahren vorgekommenen Brüche sind nicht notirt.

IIa. Privatbahnen

unter Staatsverwaltung.

18. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 158 nähere Mittheilungen.

Für die Hessische Nordbahn, welche zufolge des Vertrages vom 7/10. März 1868, landesherrlich bestätigt unterm 17. April ejsd. a., vom 1. Januar 1868 ab übernommen wurde, wird, da dieselbe mit den Bergisch-Märkischen Bahnlinien noch nicht in direkter Verbindung steht, der Betrieb von der zugleich mit der Verwaltung der Bebra-Hanauer Staatsbahn betrauten „Königl. Eisenbahn-Direktion zu Kassel" geleitet.

Die Interessen der Hessischen Nordbahn-Actionäre werden, soweit es sich um Erfüllung jenes Vertrages handelt, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber durch eine aus 5 Mitgliedern und ebenso vielen Stellvertretern bestehende Deputation wahrgenommen.

II. **Bahngebiet.** Dem in zwei Hauptabtheilungen, die eigentliche Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, zerfallenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen traten im Jahre 1868 folgende neue Strecken hinzu:

a) die Strecke von Opladen nach Mülheim am Rhein, ein Theil der Zweigbahn Haan-Köln, am 8. April 1868 für den Personen- und am 1. Mai ejsd. a. für den Güterverkehr eröffnet;

b) die Strecke von Mülheim am Rhein nach Bergisch-Gladbach, Theil der Zweigbahn Mülheim-Gladbach-Bensberg, am 15. Dezember 1868 eröffnet;

c) die Zweigbahn von Barmen-Rittershausen über Lennep nach Remscheid, am 1. September 1868 dem Betriebe übergeben;

d) die Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg Eisenbahn beim Bahnhof Cabel und der Hengstei-Holzwickeder Verbindungsbahn bei Hohensyburg, am 2. Juli 1868 in Betrieb genommen.

Die wesentlichste Erweiterung des Unternehmens besteht jedoch in der Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes der Hessischen Nordbahn für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Am Schlusse des Jahres 1868 standen folgende Linien im Betriebe:

1. die Bergisch-Märkische Bahn mit den Strecken:

von Aachen nach Obercassel, einschließlich der Kohlenzweigbahn von Kohlscheidt nach der Grube Kämpchen	11,72	Meilen,
„ Gladbach bis Homberg	5,59	„
„ Viersen „ Venlo (einschließlich des 0,10 Meilen langen Holländischen Abschnittes von der Preuß.-Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo)	2,96	„
„ Düsseldorf bis Dortmund	11,24	„
„ Dortmund „ Soest	7,16	„
„ Hengstei „ Holzwickede (einschließlich der Verbindungsb. bei Cabel)	2,61	„
„ Unna bis Hamm	2,34	„
„ Dortmund bis Duisburg	7,24	„
„ Witten „ Langendreer	0,70	„
„ Langendreer „ Laer	0,41	„
„ Steele „ Dahlhausen	0,52	„
„ Mülheim „ Oberhausen	0,69	„
„ Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und den Etablissements im Hochfelde	0,58	Meilen,
die Rheinhauser Verbindungsbahn	0,17	„
von Styrum bis Ruhrort	1,27	„
„ Steele „ Vohwinkel	4,47	„
„ Haan „ Mülheim a. Rhein	3,85	„
„ Ohligs-Wald bis Solingen	0,75	„
„ Mülheim bis Bergisch-Gladbach	1,19	„
„ Barmen-Rittershausen über Lennep nach Remscheid	2,32	„
„ Letmathe bis Iserlohn	0,73	„

2. die Ruhr-Sieg-Eisenbahn mit den Strecken:

von Hagen bis Siegen (14,10 M.) und von Herdecke bis Einhaus (0,29 M.), zus.	14,39	„

3. die Hessische Nordbahn

von Warburg bis Gerstungen (einschließlich des der Westfälischen Staatsbahn gehörigen Abschnitts Warburg-Haueda 0,62 Meilen und der mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlichen Strecke Kassel-Guntershausen 1,85 M.)	17,58	„
„ Hümme nach Carlshafen	2,24	„
zusammen	102,74	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der oben ad II a bis d aufgeführten Strecken für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn 77,41 Meilen im Personen- und 79,71 Meilen im Güterverkehre.

Außer den vorstehend aufgeführten 102,74 Meilen waren noch 15,61 Meilen Anschlußbahnen für industrielle Etablissements vorhanden resp. im Betriebe.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Das zweite Geleise ist hergestellt auf den Strecken:

von Aachen bis Obercassel auf	2,38	Meilen,
„ M. Gladbach bis Homberg auf	2,35	„
„ Düsseldorf „ Hagen „	7,11	„
„ Hagen „ Dortmund „	3,80	„
„ Dortmund „ Soest „	5,15	„
„ Hengstei „ Holzwickede „	2,48	„
„ Witten „ Duisburg „	3,64	„
„ Steele „ Vohwinkel „	0,05	„
„ Cabel bis Hohensyburg auf	0,14	„
„ Haan „ Mülheim a. Rhein auf	0,61	„
„ Ohligs „ bis Solingen auf	0,04	„
von Mülheim a. Rhein bis B. Gladbach auf	0,06	Meilen,
„ Rittershausen bis Remscheid auf	0,28	„
„ Hagen bis Siegen auf	4,39	„
sowie auf den zwischen der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg-Eisenbahn gemeinschaftlichen Strecken Hagen und Herdecke bis Hengstei	1,09	„
sodann auf der Strecke:		
von Warburg bis Kassel auf	0,39	„
„ Guntershausen bis Gerstungen auf	3,34	„
„ Hümme bis Carlshafen auf	0,09	„
zusammen auf	37,39	Meilen.

Hiervon wurde das zweite Geleise im Jahre 1868 fertig gestellt und in Betrieb genommen auf den Strecken: Herzogenrath-Geilenkirchen, Unna-Soest, Hengstei-Holzwickede mit der Verbindungsbahn bei Cabel, Bochum-Essen, Hengstei-Cabel und von Vebra bis Gerstungen; außerdem wurde in Betrieb genommen das im Jahre 1867 bereits fertig gestellte zweite Geleise auf der Strecke von M.Gladbach bis Viersen.

Dann wurde noch fertig gestellt aber nicht in Betrieb genommen das zweite Geleise auf den Strecken Rheydt-M.Gladbach und Uerdingen-Homberg.

Ende 1868 war das zweite Geleise noch im Bau begriffen auf den Strecken:

Geilenkirchen-Rheydt auf	4,33	Meilen,
M.Gladbach-Neuß auf	2,27	„
Schlebusch-Mülheim a. Rhein auf	1,0	„
Dortmunderfeld-Aplerbeck auf	1,25	„
Null-Bochum auf	2,22	„
Witten-Langendreer auf	0,70	Meilen,
Einhaus-Hengstei auf	0,23	„
Limburg-Altena auf	1,77	„
Kupferdreh-Ueberruhr (und zwar das 2. und 3. Geleise) auf	0,66	„

Die im Jahre 1867 begonnene Verlegung der Bahnlinie bei Kopfstation wurde 1868 vollendet.

Die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlich benutzte Strecke Kassel-Guntershausen (1,85 Meilen) ist zwar doppelgeleisig, hier aber nicht berücksichtigt, weil nur ein Geleise der Hessischen Nordbahn gehört.

2. **Brücken und andere Bauwerke auf freier Bahn.** Die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Limburg-Altena machte die Aufstellung der eisernen Ueberbauten an den 3 großen Lennebrücken bei Limburg, Neuoege und Oppenhusen erforderlich; bei der erstgenannten Brücke wurde die Aufstellung nahezu vollendet, bei den anderen begonnen. Außerdem wurden für die Erweiterung vier kleinerer Brücken und Wegeunterführungen die eisernen Ueberbauten angeliefert.

Die vorstehend ad 1 erwähnte Verlegung der Bahnlinie bei Kopfstation bedingte den Neubau zweier Brücken und die Verlängerung einer anderen über den Hardenberger Bach, sowie die Herstellung von 8 Durchlässen, 2 Wege-Unterführungen und 1 Wege-Ueberführung.

Außer ſonſtigen zahlreichen kleinen Bauten iſt zu erwähnen:

An einem Strompfeiler der Roerbrücke auf der Strecke Aachen-Obercaſſel wurde die hervorgetretene bedenkliche Auskolkung mit grobem Kies gefüllt und mit einer Decke aus großen Baſaltſteinen verſehen.

Auf der Strecke Erkrath-Hochdahl wurde das ſtark geſunkene dritte Geleiſe gehoben.

Auf der Strecke Haan-Vohwinkel-Elberfeld wurden eine 7 Fuß hohe und 118 Ruthen lange Futtermauer, eine 70 Fuß lange und 5½ Fuß breite Waſſerrinne, ferner 545 Ruthen Banketmauer und 635 Quadratruthen Pflanzungen hergeſtellt; außerdem wurde ein ſtark geſunkener Damm mittelſt 150 Schachtruthen Kies wieder gehoben.

Auf Bahnhof Rittershauſen wurde behufs Anlage des dritten Geleiſes die am Eingange des Bahnhofes gelegene Wege-Ueberführung abgebrochen und in entſprechender Weiſe mit eiſernem Ueberbau wieder aufgeführt und das dazu nöthige Futter- und Banketmauerwerk größtentheils hergeſtellt.

Auf der Strecke Hengſtei-Weſthofen wurden am ſogenannten Boisberge rutſchende Erd- und Felsmaſſen das ganze Jahr hindurch ununterbrochen abgetragen.

Bei Herſtellung des zweiten und dritten Geleiſes auf der Strecke Kupferdreh-Ueberruhr wurden 360 Quadratruthen Uferpflaſterungen angelegt und Verlängerungen an 11 gedeckelten Durchläſſen ausgeführt; ein 4′ weiter gewölbter Durchlaß, zwei Unterführungen mit eiſernem Ueberbau und zwei bedeutende Futtermauern von insgeſammt 1473 Fuß Länge wurden in Angriff genommen.

Auf der Hengſtei-Holzwickeder Verbindungsbahn wurde bei dem Dorfe Weſthofen in der Nähe der Ruinen von Hohenſyburg eine Halteſtelle proviſoriſch für den Perſonenverkehr eingerichtet und am 1. Auguſt 1868 in Betrieb genommen.

Auf der Heſſiſchen Nordbahn wurden unterhalb des ſüdlichen Tunneleinganges bei Guxhagen auf einer Waſſermauer eine Brüſtungsmauer von 714 Fuß Länge aufgeführt.

3. **Stationsbauten.** Außer zahlreichen kleineren Stationsbauten und Erweiterungen der Anſchluß-Anlagen wurden folgende Bauten größeren Umfanges ausgeführt:

Bahnhof Lindern. Ein im Jahre 1867 angekauftes Haus wurde fertig ausgebaut, ein neues Stallgebäude errichtet und der Güterſchuppen auf die doppelte Länge erweitert. Bahnhof Baal. Für die Imprägnir-Anſtalt wurde ein neuer Lagerſchuppen für Aſphalt erbaut, die alte Waſſerſtation abgebrochen und auf den alten Fundamenten eine neue für 2 Baſſins mit Dampfmaſchinenbetrieb erbaut, auch wurden zwei Waſſerkrahne aufgeſtellt. Bahnhof Homberg. Ein im Jahre 1867 erworbenes Haus nebſt Hintergebäude wurde zu Dienſtwohnungen umgebaut; ferner wurde die Pfahlwand zur Führung der Trajectboote vor den Hebethürmen auf beiden Rheinſeiten bis auf die eichenen Stammpfähle faſt vollſtändig erneuert, desgleichen ein großer Theil der Führungswand und des Böſchungspflaſters an der geneigten Ebene. Bahnhof Düſſeldorf. Die Einmündung der im Bau begriffenen Ruhrthalbahn und der Anſchluß an die Düſſeldorf-Neußer Verbindungsbahn erforderte eine Erweiterung des Bahnhofes, zu welchem Zwecke die an der Oſtſeite deſſelben befindliche Wegeunterführung bedeutend verbreitert und verlängert reſp. erhöht und mit dem Ausbau der Geleiſe begonnen wurde. Der proviſoriſche Wagenſchuppen wurde in verkürzter Länge verſetzt und zwei Drehſcheiben außer Betrieb geſetzt. Bahnhof Neviges mußte in Folge Verlegung der Linie bei Kopfſtation erweitert reſp. verlängert werden. Bahnhof Langenberg bedurfte einer umfangreichen Erweiterung, welche noch nicht vollendet iſt. Bahnhof Vohwinkel. Mit der bedeutenden Erweiterung des Bahnhofes iſt fortgefahren, auch eine große proviſoriſche Aufenthaltshalle für das Publikum ausgeführt. Bahnhof Elberfeld-Döppersberg. Auf dem Vorplatze iſt ein Eishaus erbaut worden; auch ſind für die projektirte Erweiterung fünf Wohnhäuſer angekauft. Bahnhof Rittershauſen wurde durch die Ausführung der Zweigbahn nach Remſcheid bedeutend erweitert; ein zweites Stationsgebäude, ein Lokomotivſchuppen mit Drehſcheibe, eine Waſſerſtation mit 2 Krahnen wurden neu erbaut und der Güterſchuppen und das alte Stationsgebäude verlängert. Bahnhof Hagen. Der neue Güterbahnhof wurde nahezu, dagegen der neue Güterſchuppen und das Dienſtgebäude ganz vollendet; ebenſo wurden faſt ſämmtliche Nebengeleiſe in einer Länge von 2630 Ruthen mit 36 Weichen, einer engliſchen und 6 einfachen Kreuzungen beinahe vollſtändig fertig geſtellt. Bahnhof Soeſt. Die bedeutende Erweiterung des Bahnhofes wurde unter Leitung der Beamten der Weſtfäliſchen Eiſenbahn fortgeſetzt; namentlich iſt der Abbruch eines Theiles der Stadtmauer und des Stadtwalles vollendet, ein Eilgutſchuppen errichtet, ein großer Lokomotivſchuppen faſt unter Dach gebracht und der Bau eines Schaffnerhauſes begonnen. Bahnhof Langendreer mußte in Folge des Baues des zweiten Geleiſes erweitert werden und wurde der größere Theil der erforderlichen umfangreichen Erdarbeiten fertig geſtellt. Bahnhof Bochum. Es wurden der Bau eines neuen Eilgutſchuppens in Angriff genommen und die Bahnhofsgeleiſe vermehrt. Bahnhof Steele. Der im Jahre 1867 begonnene Maſchinenſchuppen für 16 Maſchinenſtände wurde vollendet. In den Anbauten des Gebäudes befinden ſich eine Werkſtatt für Schloſſer und Tiſchler, Waſſerſtation und Uebernachtungslokale für Maſchinenperſonal. Bahnhof Mülheim a. d. Ruhr. Der Bahnhof wird umgebaut; der maſſive Güterſchuppen wurde vollendet. Bahnhof Altena. Der Bau eines Büreau-Gebäudes für die Betriebs-Inſpektion wurde vollendet.

4. **Telegraphen-Anlagen.** Außer kleinen Ausführungen wurden im Jahre 1868 folgende neue Anlagen hergeſtellt:

Auf der linksrheiniſchen Strecke Aachen-Obercaſſel wurde eine neue, für die indirekte Correſpondenz beſtimmte Leitung ausgeführt und mit Morſé-Apparaten verſehen, ſowie die nunmehr ſelbſtſtändig gewordene Signallinie mit Läute-Inductoren beſetzt.

Auf der Zweigbahn Vierſen-Venlo iſt eine dritte Leitung für die indirekte Correſpondenz angelegt, jedoch nur bis zur Landesgrenze bei Kaldenkirchen fertig geſtellt; die Stationen Vierſen, Düllen, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen haben Morſé-Apparate erhalten.

Auf den rechtsrheiniſchen Strecken wurde von Düſſeldorf über Dortmund nach Soeſt eine beſondere Leitung zur Uebertragung des Stromes für die auf ſämmtlichen Stationen befindlichen Lokal-Sprechapparate hergeſtellt. Von Witten bis Steele wurde eine Leitung mit Sprech-Apparaten auf allen Stationen zum Anſchluſſe an die direkte

Sprechleitung nach Ruhrort und nach den in der direkten Leitung eingeschalteten linksrheinischen Stationen hergestellt.

Ferner wurden zwei Leitungen von Opladen nach Mülheim a. Rhein und weiter bis Bergisch-Gladbach, sowie von Rittershausen nach Remscheid angelegt.

Vom Stationsgebäude zu Bochum bis zur Gußstahlfabrik und von da weiter bis zur Zeche Hannibal wurde eine Leitung und auf der Verbindungsbahn von Cabel nach der Ruhrbrücke bei Hohensyburg eine Schleifleitung angelegt. Das Stationsgebäude des Hauptbahnhofes zu Rittershausen wurde mit dem des Nebenbahnhofes durch eine Leitung und Sprech-Apparate verbunden.

Auf sämmtlichen Strecken befindet sich jetzt eine besondere Leitung zur Uebertragung des Stromes auf die Läutewerke und eine solche für die auf allen Stationen befindlichen Lokal-Sprechapparate.

Zur Ergänzung der Telegraphen-Anlagen der Hessischen Nordbahn wurden 24 vollständige Morsé-Apparate, 21 Apparat-Tische und 10 Läute-Inductoren beschafft.

IV. **Betriebsmittel.**

1. **Lokomotiven.** Durch Neubeschaffung sind hinzugetreten: 10 doppelt gekuppelte Lastzug-Maschinen, 10 gekuppelte Schnellzug Maschinen, 3 gekuppelte Tender-Maschinen für Güterzüge und 3 dergl. für Personenzüge, zusammen 26 Stück.

   Wegen Unbrauchbarkeit sind demontirt resp. verkauft 10 Stück und zwar 8 gekuppelte Lastzug-Maschinen, 1 gekuppelte und 1 ungekuppelte Personenzug-Maschine. Nach Abzug dieser und einer ferneren früher ausrangirten Maschine stellt sich der Bestand dienstfähiger Lokomotiven ult. 1868 auf 276 Stück.

2. **Personenwagen.** Dem ult. 1867 nachgewiesenen Bestande von 309 Stück treten diejenigen 2 sechsrädrigen Personenwagen hinzu, welche der Bergisch-Märkischen Verwaltung bei der Theilung des Wagenparks des Rheinisch-Thüringischen Verbandes zugefallen sind.

3. **Gepäck- und Güterwagen.** Acht sechsrädrige Gepäckwagen wurden zu vierrädrigen umgebaut. Neubeschafft sind 5 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen von je 90 Ctr. Ladefähigkeit.

   An bedeckten Güterwagen sind 163 vierrädrige zu je 200 Ctr. Tragfähigkeit neu beschafft resp. in eigener Werkstätte umgebaut.

   50 Bügelwagen à 70 Ctr. wurden in Kieswagen umgebaut, 11 Stück völlig unbrauchbar gewordene wurden demontirt. 4 Wagen sind durch Umbau auf höhere Ladefähigkeit gebracht worden.

   An offenen Güterwagen sind neu beschafft 325 vierrädige à 200 Ctr. Tragfähigkeit. Außerdem sind hinzugekommen 52 vierrädige Kieswagen, hergestellt durch Umbau anderer Wagen.

   Ferner ist die Verwaltung bei 6 sechsrädrigen Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes betheiligt.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Achse von Personenwagen war durchschnittlich besetzt mit 1,$_{70}$ Personen und brachte ein 10,$_{90}$ Sgr.

Auf jede Gepäck- und Güter- ꝛc. Wagenachse kamen 40,$_{49}$ Ctr. und eine Einnahme von 8,$_{08}$ Sgr.

VI. **Personen-Verkehr.** Retourbillets für die ersten 3 Klassen, sowie Abonnements- und Schülerkarten, beide zu ermäßigten Preisen, sind schon früher eingeführt worden.

VII. **Güter-Verkehr.** Außer den im Laufe des Jahres eingeführten Tarif-Ermäßigungen sind gegen die früheren keine besonderen Einrichtungen getroffen worden.

VIII. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Einnahmen und Ausgaben.** Die Kosten der Bahnverwaltung werden für die Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Bahn getrennt verrechnet, dagegen werden die Kosten der gemeinschaftlichen Transportverwaltung zuerst nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv-Achsmeilen, dann nach Verhältniß der durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und endlich nach dem Durchschnitte beider zur Vertheilung gebracht.

Die Kosten der ebenfalls gemeinschaftlichen allgemeinen Verwaltung werden nach Verhältniß der Bahnlänge zur Repartition gestellt.

Die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmiethen werden vertheilt nach den durchlaufenen Wagen-Achsmeilen und die übrigen gemeinschaftlichen Einnahmen aus dem Transport-Betriebe nach dem für die Vertheilung der Kosten der Transport-Verwaltung bestehenden Maßstabe.

Für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden die Einnahmen getrennt gebucht und erhält hiervon die Bergisch-Märkische Eisenbahn 45 Proc. für die Verzinsung des Anlage-Kapitals und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 55 Proc. für die Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten.

IX. **Genossenschafts-Kassen** der Angestellten und Arbeiter der Bahn. Außer der Pensionskasse der definitiv angestellten und der Pensions- und Unterstützungskasse für die im Staatsdienste nicht definitiv angestellten Beamten, über welche das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 155 mitgetheilt ist resp. die Kol. 346—365 der Tabellen das Weitere enthalten, ist eine Krankenkasse eingerichtet, welche von dem Kuratorium der Pensions- und Unterstützungskasse unter Aufsicht der Königl. Eisenbahn-Direktion verwaltet wird. Sämmtliche Beamte mit weniger als 500 Thlr. Gehalt, mögen sie definitiv oder kontraktlich angestellt sein, oder probeweise functioniren, sowie die ständigen Arbeiter sind verpflichtet, die mit 500 Thlr. oder mehr besoldeten Beamten aber berechtigt, diesem Verbande anzugehören. Ultimo 1868 gehörten demselben an 3064 verheirathete und 633 unverheirathete Beamte, sowie 1443 verheirathete und 838 unverheirathete Arbeiter. Der Bestand der Kasse betrug — die Effekten zum Nennwerthe gerechnet — 8497 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf.

X. **Neue Bahnlinien.** Am Schlusse des Jahres 1868 waren noch im Bau begriffen:

1) die Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein, ca. 1 Meile lang.
2) die Ruhrthalbahn und zwar:
   a) die untere Abtheilung, Düsseldorf-Kupferdreh, ca. 5 Meilen lang. Die Bauthätigkeit hat im Wesentlichen erst

im Jahre 1869 begonnen, wohingegen auf den Zweigbahn-Strecken Kettwig-Mülheim a/Ruhr und Werden-Essen die technischen Vorarbeiten in Angriff genommen wurden;

b) die mittlere Abtheilung, Dahlhausen-Herdecke, 3¼ Meilen lang;

c) " obere Abtheilung, Schwerte-Warburg, rot. 18 Meilen lang;

3) die Zweigbahn von M. Gladbach nach Odenkirchen, 1 Meile lang;

4) die Zweigbahn von Bochum nach Zeche Königsgrube, ca. 1 Meile lang;

5) die Verbindungsbahn Dahlhausen-Laer, 1,35 Meilen lang.

Projektirt sind die Bahnstrecken: von Bergisch-Gladbach nach Bensberg, ⅝ Meilen lang, von Erkelenz über Jülich nach Düren und Stolberg, rot. 7½ Meilen lang. Die Spezial-Baupläne sind bereits zum Abschluß gebracht.

Für die ferner projektirten Bahnstrecken von Finnentrop nach Olpe und Rothe-Mühle, von Hagen im Volmethale aufwärts bis in die Nähe von Lüdenscheid und für die Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg- und der Main-Weser-Bahn sind die technischen Vorarbeiten noch im Werke begriffen.

XI. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol.

Bergisch-Märkische.

10b. Die Strecke von der Preußischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo von 0,40 Meilen ist Eigenthum des Holländischen Staates, der Betrieb derselben ist von der Seitens der Holländischen Regierung concessionirten „Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen" der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen. Die Betriebs-Einnahmen für dieselben verbleiben der Bergisch-Märkischen Verwaltung, sobald sie den Betrag von 3000 Gulden pro Jahr nicht übersteigen; wird der Ertrag höher, so tritt die Betheiligung des Holländischen Staates nach einer steigenden Scala ein. Die gesammten Einnahmen sind in den Hauptsummen enthalten.

11. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der ad II a—d dieses Berichts aufgeführten Strecken:

für den Güterverkehr . . . . 79,71 Meilen = 600,98 Kilometer,
" " Personenverkehr . . . 77,41 " = 583,03 "

Die Gründe dieser Verschiedenheit ergeben sich aus der nachstehenden Erläuterung.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Güterverkehr zu 85,24 Meilen und für den Personenverkehr zu 82,33 Meilen angenommen, weil auf einzelnen Strecken ein Personenverkehr nicht stattfindet, weil ferner die geneigte Ebene bei Hochdahl doppelt und für einzelne Bahnstrecken wegen der sehr schwierigen Betriebs-Verhältnisse auf denselben ein Zuschlag zu den wirklichen Längen geboten ist.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn.

13. Wegen der doppelgeleisigen Strecken siehe ad III. dieses Berichts.

Bergisch-Märkische.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens sind in den Jahrgängen 1866 und 1867 der Statistik S. 159, 160 resp. 152, sowie ad II a—d dieses Berichts speziell angegeben.

31, 32, 39 u. 40. Ueber die Erneuerungs-Verhältnisse in den einzelnen Strecken ergiebt die nachstehende Uebersicht das Nähere.

	Strecke											
	Aachen-Düsseldorf-Ruhrort.	Viersen-Venlo.	Witten-Duisburg u. bis Laer.	Düsseldorf-Hagen.	Hagen-Dortmund I. Geleise.	Hagen-Dortmund II. Geleise.	Dortmund-Oberfeld-Soest.	Unna-Hamm.	Hagen-Siegen.	Hengstei-Holzwickede.	Steele-Bohwinkel.	Haan-Mülheim a/Rh.
	17,31 M.	2,80 M.	11,88 M.	7,14 M.	4,12 M.		7,10 M.	2,31 M.	15,12 M.	2,61 M.	4,17 M.	5,79 M.
Zahl der Jahre, seit denen die Schienen liegen	17	3	7½	5	9	9	13½	3	8	1¾	6	1¾
Procentsatz, bis zu welchem Theile												
a) die schweren Schienen . .	—	1,1	56,77	46,8	148	118	124,6	2,0	35,79	1,7	48,6	—
b) " leichten " . .	69,13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c) " Schienenstühle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d) " Stoßverbindungen (Laschen)	70,13	—	39,99	31,0	2,7	2,7	4,1	0,9	2,41	—	47,7	—
e) " Nägel	105,41	—	48,06	38,5	112,3	112,2	170,0	2	31,48	—	46,2	—
bis jetzt erneuert sind.												
Zahl der Jahre, seit denen die Schwellen durchschnittlich liegen .	17	3	7½	8	11,4	11,4	7,6	3	8	1¾	8	1¾
Procentsatz, bis zu welchem Theile die Schwellen bis jetzt erneuert sind .	92,26	1,9	24,35	64,72	99,75	99,75	99,79	1,5	18,24	1,9	47,1	1,3

73. Hierzu kommen noch 14 Hilfs-Stationen.

89. Von dem gesammten Anlage-Kapitale sind nur die zu dem Bau der Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirten 3½ procentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie von 18 000 000 Thlrn. mit 3½ Proc. Zinsen vom Staate garantirt.

91d. Dies sind Grädrige Tender-Maschinen.

100d. Hierin sind 4 vierrädrige und 8 sechsrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen enthalten.

Hessische Nordbahn.

100d. Ebenso hierin 2 vierrädrige combinirte Post- und Gepäckwagen und 1 vierrädriger Postwagen.

Bergisch-Märkische.

139 u. 145. Die im Laufe des Jahres 1868 beschafften 2 sechsrädrigen Personenwagen, 5 sechsrädrigen combinirten Post- und Gepäckwagen und 488 vierrädrigen Güterwagen waren nur kurze Zeit im Betriebe. Auf die Benutzung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Jahresschlusse 0,25 Personen- resp. 138 Güter- und Post- ꝛc Wagen mit 0,75 resp. 276 Achsen und einer Durchschnittsleistung pro Achse von 5566 und resp. 1596 Meilen.

142a. Von den hier aufgeführten 1 390 310 Achsmeilen kommen 77 797 Meilen auf die der Verwaltung gehörigen 12 Postwagen.

147. Besondere Arbeitswagen sind nicht vorhanden; die hier aufgeführten 465 762 Achsmeilen sind vielmehr gleichfalls von Güterwagen, wenn auch in besonderen Arbeitszügen, zurückgelegt worden und deshalb bei Feststellung der Leistungen pro Achse (Kol. 145) mitberücksichtigt.

149a. Hierin sind die von den 6 Verbands-Personenwagen durchlaufenen 8878,5 Meilen mitenthalten.

149c. Von den hier aufgeführten kommen 28 177 Achsmeilen auf die 6 Verbands-Gepäckwagen.

150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt der mittlere Jahresdurchschnitt der für den Personenverkehr benutzten Strecken von 77,41 Meilen = 583,05 Kilometern zu Grunde. (Siehe Erläuterung zu Kol. 11.)

168d, 170d, 171d, 172d u. 173d. Ueber die im Durchgangs-Verkehre beförderten Güter sind besondere statistische Aufzeichnungen nicht geführt, dieselben vielmehr dem Binnenverkehre zugerechnet worden.

Hessische Nordbahn.

177c. An sonstigen Fahrzeugen (Möbelwagen, Schlitten ꝛc.) wurden 1226 Achsen befördert.

Bergisch-Märkische.

185b. Die hier aufgeführten 821 Centnermeilen sind von den im Personenverkehre beförderten 40 Equipagen zurückgelegt worden.

214a. Dies sind die Einnahmen für die im Personenverkehre beförderten 40 Equipagen.

219. Diese 194 Thlr. repräsentiren die Einnahmen der Hessischen Nordbahn für Brückenbillets.

230. Hier sind auch die Kosten für Beleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe und Telegraphen verrechnet.

263. Der 467 Thlr. betragende Antheil des Holländischen Staats an der für die Strecke von der Landesgrenze bei Kaldenkirchen bis Venlo aufgekommenen Brutto-Einnahme und derjenige des Preußischen Staats an der Brutto-Einnahme der von ihm verpachteten Strecke Warburg-Haueda der Westfälischen Bahn mit 13 082 Thlrn. sind hier verrechnet.

270b. Hierin ist der bei der Ruhr-Sieg-Bahn verbliebene, zur Amortisation der für dieselbe emittirten Prioritäts-Obligationen verwendete Ueberschuß von 67 701 Thlrn. enthalten.

272. An der Dividende pro 1868 nahm ein Aktien-Kapital von 20 000 000 Thlrn. Theil.

273b u. 275b. Obwohl der Betrieb auf der Zweigbahn Rittershausen-Remscheid im Jahre 1868 noch für Rechnung des Baufonds geführt wurde, so waren dennoch dem Erneuerungsfonds aus dem Betriebs-Ueberschusse für die gemeinschaftlichen Betriebsmittel 4383 Thlr. (Kol. 273b) zuzuführen; dem Baufonds wurde der verbliebene Ueberschuß mit 9778 Thlrn. (Kol. 275b) überwiesen.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Für die Bergisch-Märkische und für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn sind besondere Reserve- und Erneuerungsfonds eingerichtet, bezüglich deren jedoch insofern ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß besteht, als die Einnahmen und Ausgaben für den gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also aus resp. für den Transportbetrieb, im Laufe des Jahres ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach den durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen zur Vertheilung gebracht werden.

Ueber das Vermögen dieser Fonds ist Folgendes anzuführen:

	Bergisch-Märkischer Reserve-	Bergisch-Märkischer Erneuerungs-Fonds.	Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungs-Fonds.
	Thlr.		Thlr.
Bestand am Schlusse des Jahres 1867	212 439	244 785	47 427
Einlagen und sonstige Einnahmen im Jahre 1868 incl. des Nominalwerths angekaufter Effekten	69 565	1 202 102	226 147
Antheil an dem Bestande des von der Hessischen Nordbahn überwiesenen Fonds für Beschädigungen von Transportmitteln in Folge von Unfällen mit	9 052	—	1 427
Summa	291 056	1 446 887	275 001
Hiervon ab: a) die Mehrausgabe des von der Hessischen Nordbahn überwiesenen, für Erneuerungen des Oberbaues bestimmten Reservefonds 19 159 Thlr. b) die bei derselben Bahn für beschaffte Transportmittel noch nicht berechnete Ausgabe pro 1867 . . . . . 102 719 "	—	121 878	16 193
bleibt Einnahme	291 056	1 325 009	258 808
Die Ausgaben betragen für:			
1) Bahnanlagen (Schienen, Schwellen, Brücken)	18 063	620 360	98 853
2) Betriebsmittel	20 930	362 062	60 375
3) Prozeßkosten	434	—	—
4) Sonstige Ausgaben, uneinziehbarer Defekt ꝛc.	1 198	15	—
5) Nominalwerth verkaufter und ausgelooster Effekten	1 000	28 000	300
Summa der Ausgaben	41 625	1 010 437	159 528
Der Bestand ult. 1868 beträgt	249 431	314 572	99 280

292. Eine Vergleichung der Ausgaben des Jahres 1868 mit denen des Vorjahrs konnte nicht erfolgen, weil das frühere Rechnungswesen der Hessischen Nordbahn mit dem der Preußischen Staats- resp. unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen nicht übereinstimmte und weil ferner bei der Hessischen Nordbahn ein Erneuerungsfonds überhaupt nicht und ein Reservefonds nur für die Erneuerung der Schienen bestand, alle übrigen Erneuerungs-Ausgaben dagegen in der Betriebs-Rechnung als Unterhaltungskosten verrechnet wurden.

346—365. Die mit 565 620 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf die Pensions- und Unterstützungskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten und die mit 97 370 Thlrn. beginnende Zeile auf den Pensionsfonds für definitiv im Staats-Eisenbahndienste angestellte Beamte. (Siehe ad IX. dieses Berichts.)

348. Diese 4548 Thlr. wurden nicht mehr, wie früher, von den Beamten beigetragen, sondern aus Betriebsfonds gezahlt.

19. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** des gesammten Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ging durch Vertrag vom 17. September 1856 am 1. Januar 1857 auf den Staat über und wird von der „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" geleitet.

Die Rechte und Interessen der Gesellschaft werden der Königl. Direktion gegenüber durch einen aus 15 von der Gesellschaft gewählten Mitgliedern und sechs Stellvertretern gebildeten Verwaltungsrath vertreten, welcher in allen wichtigen Angelegenheiten mit seinem Gutachten gehört wird, die Rechnungen prüft und dechargirt und ohne dessen Zustimmung die Tarife nicht unter gewisse Minimalsätze ermäßigt werden dürfen.

Die Verwaltung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens wird in gleicher Weise von der „Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn" geleitet.

Dem aus 5 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrathe der Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft liegt die Vertretung der Interessen der letzteren dem Staate und der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber ob, soweit es sich um Erfüllung der von Beiden übernommenen Verpflichtungen handelt.

II. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt folgende Linien:

A. **Die Oberschlesische Eisenbahn**

1) die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz	26,06	Meilen,
und von Myslowitz nach der Landesgrenze bei Slupna	0,23	„
zusammen	26,29	Meilen,
2) die in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 157 und 158 näher beschriebenen Zweigbahnen in einer Gesammt-Ausdehnung von	9,06	Meilen,
Ueberhaupt	35,35	Meilen.

Für Rechnung Fremder werden außerdem unterhalten und für den Güterverkehr benutzt:

a) die Zweigbahn Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und Myslowitz) nach der Louisenglücks-Grube	0,37	Meilen,
b) von Königshütte nach dem Erbreichschacht	0,14	„
c) „ Kattowitz nach der Ferdinandsgrube	0,20	„
zusammen	0,71	„
Von vorstehenden	36,06	Meilen

sind verpachtet: a) die Strecke Myslowitz-Slupna-Landesgrenze 0,23 Meilen an die Kaiser Ferdinands Nordbahn;
b) die Zweigbahn Kattowitz-Emanuelssegen-Grube-Idahütte von . . 1,70 „ an die Wilhelms-Bahn.

Den Fahrbetrieb zwischen Kattowitz (Schoppinitz) und der Landesgrenze bei Sosnowice 0,24 „ besorgt die Warschau-Wiener Bahn.

zusammen 2,17 „

Es verbleiben mithin im eigenen Betriebe . . . . . 33,89 Meilen.

B. **Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn**

a) die Hauptbahn von Breslau über Lissa nach Posen	21,94	Meilen,
b) die Zweigbahn von Lissa nach Glogau	5,90	„
zusammen	27,84	Meilen.

Das Verhältniß der Breslau-Posen-Glogauer zur Oberschlesischen Eisenbahn ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 164 näher angegeben.

C. **Die Stargard-Posener Eisenbahn**

von Stargard über Woldenberg nach Posen von . . . . . 22,63 Meilen.

Die Verwaltung und der Betrieb dieser Eisenbahn ist vom 1. Januar 1865 ab an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft unter der Verpflichtung übertragen worden, als Entgelt für die ihr überlassene ausschließliche Nutzung des Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmens den Actionären dieser Bahn auf jede Actie von 100 Thlrn. des 5 000 000 Thlr. betragenden Stamm-Actien-Kapitals eine feste Rente von 4½ Thlr. jährlich, einschließlich der vom Staate in Höhe von 3½ Proc. garantirten Zinsen, zu gewähren.

D. **Die schmalspurigen Pferdebahnen** im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, ein besonderer an die Hauptbahn sich anschließender Komplex von . . . . . 12 Meilen, welcher in den vorliegenden statistischen Notizen aber nur bei Kol. 76 berücksichtigt ist.

III. Ueber die **Besitz-Verhältnisse** der 0,37 Meilen langen Zweigbahn von Kunigunden-Weiche (zwischen Kattowitz und

Myslowitz) nach der Louisenglücksgrube und derjenigen von Kattowitz nach der Ferdinandsgrube von 0,10 Meilen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 164 und 165 spezielle Mittheilungen.

IV. Auf den schmalspurigen Pferdebahnen ist das gesammte Fuhrgeschäft einem Unternehmer pachtweise überlassen. Das vorliegend in Steinkohlen, Galmei und Eisenerz bestehende Beförderungs-Quantum umfaßte 19 091 107 Ctr. mit 26 068 885 Centnermeilen und 132 693 Thlr. Einnahme-Antheil für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.

V. An **Neben-Etablissements** besitzt die Gesellschaft die Coaks-Anstalt in Zabrze, sowie

VI. an **Bergwerken** die Steinkohlengrube „Direktion" und 61 Kuxe der Steinkohlengrube „Guido".

VII. **Genossenschafts-Kassen.** **Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.**

Außer der, für im Staatsdienste nicht definitiv angestellte Beamte bestehenden Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Pensionskasse für definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte, welche ult. 1868 einen Bestand von 72 767 Thlrn. hatte.

Außerdem bestehen noch: eine Krankenkasse der Fabrik-Arbeiter (ohne Bestand), eine Unterstützungskasse für dieselben mit einem Bestande von 13 907 Thlrn., eine Unterstützungskasse der Werkstätten-Arbeiter mit einem Bestande von 4 943 Thlrn. und eine Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse (gleichzeitig für die Stargard-Posener Bahn) mit einem Bestande von 24 385 Thlrn. ult. 1868.

Stargard-Posener Eisenbahn.

Die Vereinigung der Pensionskasse für die Beamten dieser Eisenbahn mit derjenigen der Oberschlesischen ist noch nicht zur Ausführung gekommen, dagegen sind die beiderseitigen Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskassen mit dem 1. Oktober 1868 vereinigt worden. Außerdem besteht noch eine Beamten-Sterbekasse mit einem Bestande von 1948 Thlrn. und 692 Mitgliedern ult. 1868.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Der durch Allerhöchste Concessions-Urkunde vom 28. Mai 1866 genehmigte Umbau der Pferdebahn von Beuthen über Laurahütte nach Schoppinitz in eine breitspurige Lokomotivbahn nebst Weiterführung von Beuthen nach Gleiwitz wurde zwischen Beuthen und Borsigwerk begonnen.

Der Bau der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn, umfassend die Linien Posen-Gnesen-Inowraclaw-Thorn und Inowraclaw-Bromberg von zusammen 24,6 Meilen, konnte im Laufe des Jahres 1868 nicht besonders gefördert werden. Nach Beendigung der Vorarbeiten und Ueberweisung des zur Bahn erforderlichen Terrains wurde Ende September mit den Erdarbeiten bei Trzemeszno begonnen, bis zum Jahresschlusse 1372 Ruthen Bahnplanum vollendet und 3291 Ruthen in Angriff genommen.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. **Alle 3 Linien.**

2b. Außerdem gehören noch 4 Hülfsarbeiter zur Direktion.

Oberschlesische E.

11. Von den hier aufgeführten 33,19 Meilen werden für den Personenverkehr benutzt:

a) die Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim	29,10	Meilen,
b) „ Zweigbahn Morgenroth-Tarnowitz	2,31	„
zusammen	31,41	Meilen.

Auf den übrigen Zweigbahnen findet nur Güterverkehr statt.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge für den Personenverkehr auf 33,9 und für den Güterverkehr auf 34,0 Meilen angenommen.

13. Die Hauptbahn von Breslau nach Myslowitz ist doppelgeleisig.

Alle 3 Linien.

32a u. b. Diese Angaben beziehen sich nur auf die Hauptgeleise.

39 u. 40. Zu diesen Angaben fehlt das erforderliche Material aus den früheren Jahren.

Oberschlesische E.

41—68. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nur auf die 29,10 Meilen lange Hauptbahn Breslau-Myslowitz-Oswiecim. Die Neigungs-Verhältnisse, geraden Strecken und Curven der Zweigbahnen sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Kol.		Bezeichnung der Zweigbahnen. 1. von Myslowitz nach Siupna.	2. von Schoppinitz nach der Russischen Grenze.	3. von Morgenroth nach Tarnowitz.	4. von Schwientochlowitz nach Königshütte.	5. von Kattowitz nach Carolinengrube.	6. von Morgenroth nach Carl-Emanuelsgrube.	7. von Zabrze nach der Coaksanstalt.	8. von Gleiwitz nach der Gleiw. Hütte.
41,	Länge der horizontalen Strecken	Rthn. —	131	1613	247	487	104	222	21
42,	das Steigen beträgt im Ganzen	Fuß —	—	211,8	54,4	77,36	46	59	—
43,	das Fallen beträgt im Ganzen	„ 19,61	22,67	207,52	8,94	7,5	32	—	22,19
44,	Länge der geraden Strecken .	Rthn. 104	200	2660	290	391	397	503	82
	Länge der Strecken mit Steigung								
48,	von 1/600 bis 1/300	Rthn. —	—	—	—	—	—	60	—
49,	„ 1/300 „ 1/100	„ —	—	340	—	63	—	220	—
50,	„ 1/100 „ 1/30	„ —	—	1054	340	424	230	320	—
52.	Die stärkste Steigung beträgt . .	—	—	1:60	1:75	1:64	1:57	1:98	—

Kol.	Bezeichnung der Zweigbahnen.	1. von Myslowitz nach Slupna.	2. von Schoppinitz nach der Russischen Grenze.	3. von Morgenroth nach Tarnowitz.	4. von Schwientochlowitz nach Königshütte.	5. von Kattowitz nach Carolinengrube.	6. von Morgenroth nach Carl-Emanuelgrube.	7. von Zabrze nach der Coaksanstalt.	8. von Gleiwitz nach der Gleiw. Hütte.
	Länge der Strecken mit Fall:								
54,	von 1/1200 bis 1/800 . . . Rthn.	53	—	—	—	—	—	—	30
56,	" 1/800 " 1/500 . . . "	70	—	—	—	—	—	—	8
57,	" 1/500 " 1/100 . . . "	335	340	787	101	125	220	—	10
58,	" 1/100 " 1/50 . . . "	—	—	823	—	—	120	—	170
60.	Der stärkste Fall beträgt	1:185	1:180	1:60	1:120	1:200	1:80	—	1:96
	Länge der Strecken in Curven:								
64,	von 600 bis 400 Rthn. Radius Rthn.	—	—	104	—	—	—	—	—
65,	" 400 " 200 " " "	354	271	—	85	76	—	—	—
66,	" 200 " 100 " " "	—	—	1473	—	224	31	74	157
67,	" 100 Rthn. Radius u. weniger "	—	—	380	314	408	246	245	—
68.	Der kleinste Radius der Curven beträgt . . . . . "	250	300	100	50	100	40	80	125

75. Dies ist das für die Oberschlesische Eisenbahn (siehe ad II A 1a u. b dieses Berichts), die schmalspurigen Pferdebahnen (siehe ad II D dieses Berichts), sowie für die ad V und VI aufgeführten industriellen Anlagen und anderweitigen Besitzungen concessionirte Anlage-Kapital.

85 u. 86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf das zum Bau der Hauptbahn und der Zweigbahnen von zus. 35,25 Meilen (siehe ad II A 1a u. b dieses Berichts) verwendete Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital für die schmalspurigen Pferdebahnen hat ult. 1868 überhaupt 3 388 257 Thlr. und pro Meile Bahnlänge (12 Meilen) 282 355 Thlr. betragen.

Oberschlesische und Stargard-Posener E.

88. Von den Stamm-Actien Lit. B. der Oberschlesischen Eisenbahn sind 387 900 Thlr. und von den Stamm-Actien der Stargard-Posener Eisenbahn 849 500 Thlr. durch den Staat amortisirt.

Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer.

97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b u. 151b. Diesen Durchschnittsberechnungen sind mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 11 die für den Personenverkehr benutzten 31,41 Meilen der Oberschlesischen und 27,84 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn = 59,25 Meilen oder 446,27 Kilometer zu Grunde gelegt worden.

122 u. 153a. Hiervon kommen auf die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 140 324 Nutz- u. 8 092 961 Achsmeilen.

Alle 3 Linien.

137a. In dieser Summe sind enthalten: bei der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer E. 7924 Thlr. und bei der Stargard-Posener E. 2279 Thlr. Steinkohlen-Prämien.

175b. Hierin sind auch die zur Unterhaltung des Bahnkörpers frachtfrei beförderten Erd- und Kiesmassen enthalten, und zwar bei der

Oberschlesischen E.	1 135 518 Ctr.	(mit 5 271 388 Centnermeilen)
Breslau-Posen-Glogauer E.	575 089 "	" 1 159 820 "
Stargard-Posener E.	575 089 "	" 1 159 820 "

185a. Hiervon kommen . . . . . auf tarifirte Betriebsdienst- u. Baugüter | auf frachtfreie

bei der Oberschlesischen E.	1 681 275 Ctr.-Meilen,	40 260 103 Ctr.-Meilen,
" " Breslau-Posen-Glogauer E. . . .	245 291 " "	11 796 500 " "
" " Stargard-Posener E.	50 583 " "	4 501 615 " "

Oberschlesische E.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die für den Personenverkehr benutzte Bahnlänge von 31,41 Meilen zu Grunde.

Alle 3 Linien.

230. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der übrigen Diensträume enthalten.

Oberschlesische E.

270—276. Dem in Kol. 268a nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 4 175 265 Thlrn.
(einschließlich 1102 Thlr. Reste) treten noch hinzu die Netto-Ueberschüsse

a) der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn von	58 906 "
b) " Stargard-Posener Eisenbahn von	98 965 "
sowie der Ueberschuß aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen mit	87 909 "
so daß hier (in Kol. 270—276)	4 421 045 Thlr.

als verwendet nachgewiesen sind.

273b. Hiervon sind 46 931 Thlr. dem Erneuerungsfonds der Pferdebahnen zugeschrieben worden.

20. Rhein-Nahe-Eiſenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Rhein-Nahe-Eiſenbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statiſtik S. 199, ſowie die vorhergehenden Jahrgänge das Nähere.

Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. Ebenſo iſt über die **Trajekt-Anſtalt zwiſchen Bingerbrück und Rüdesheim** und die dazu gehörigen Betriebsmittel ꝛc. in den Jahrgängen 1862 und 1863 der Statiſtik S. 27 reſp. 179 das Nähere enthalten.

Mittelſt dieſer Trajekt-Anſtalt wurden im Jahre 1868 befördert:

55 455 Perſonen,	54 Hunde,
4 489 Ctr. Paſſagiergepäck,	6 Equipagen u.
2 369 607 „ Güter,	2 Eiſenbahn-Fahrzeuge.
1 823 Stück Rindvieh ꝛc.	

Die Einnahmen haben 11 188 Thlr. 19 Sgr. 4 Pf., die Betriebskoſten 12 781 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf. betragen. Demnach ſind zugeſchoſſen 1593 Thlr. 2 Sgr. 1 Pf.

Die erheblichen Mehrkoſten ſind durch Anſchaffung eines neuen Keſſels für das Dampfboot „Bingerbrück“ im Betrage von 5315 Thlrn. 16 Sgr. 8 Pf., ſowie durch die übrigen Herſtellungskoſten dieſes Dampfbootes mit 3383 Thlrn. 17 Sgr. 5 Pf. entſtanden. Die reinen Betriebs-Ausgaben erreichen die Höhe der vorjährigen nicht.

III. **Bahn-Anlagen.** 1) **Geleiſe.** Mit dem Verlegen der Schienen neuen Profils im ſchwebenden Stoße wurde im Anſchluß an die in den Vorjahren bereits gelegten Strecken fortgefahren. Im Laufe des Jahres 1868 wurden rot. 8201 lfde. Ruthen gelegt. Auf dem Bahnhofe Bingerbrück wurden 36 lfde. Ruthen neues Geleiſe mit 2 Weichen zur Kommunikation mit der im Vorjahre aufgeſtellten Centeſimal-Brückenwaage und auf dem Bahnhofe Kirn 61 lfde. Ruthen neues Verbindungsgeleiſe gelegt.

Im Hommerich-Tunnel wurde ein neuer Entwäſſerungs-Kanal angelegt und ein den Einſturz drohendes Portal im Bockſpiel-Tunnel neu hergeſtellt.

2. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Bingerbrück, auf welchem bisher die Rhein-Nahe- und Rheiniſche Eiſenbahn-Geſellſchaft getrennte proviſoriſche Empfangsgebäude hergerichtet hatten, die indeſſen den Anforderungen nicht entſprachen, iſt im Vorjahre ein gemeinſchaftliches maſſives Stationsgebäude, welches räumliche Warteſäle und ſämmtliche Dienſtlokale beider Bahnen, ſowie Wohnräume für die beiden Bahnhofs-Vorſteher und den Reſtaurateur enthält, in Angriff genommen und im Jahre 1868 vollendet. Das proviſoriſche Gebäude der Rhein-Nahe-Bahn wurde verſetzt und zu Uebernachtungs- reſp. Aufenthalts-Lokalen für das Zugperſonal hergerichtet.

Auf demſelben Bahnhofe wurden gemeinſchaftlich mit der Rheiniſchen Bahn 41,74 lfde. Ruthen Entwäſſerungs-Kanäle, ſowie ein Wirthſchaftsbrunnen hergeſtellt.

Auf dem Bahnhofe Staudernheim wurde eine neue Centeſimal-Brückenwaage aufgeſtellt; auf Bahnhof Kirn ein dort entbehrlicher Wagenſchuppen abgebrochen und auf Bahnhof St. Wendel vergrößert als Lokomotivſchuppen wieder aufgeſtellt. Ferner wurde auf dem Bahnhofe Kirn mit der Aufſtellung einer ſtehenden Dampfpumpe und Anlage einer neuen Waſſerleitung begonnen.

Auf dem Bahnhofe Kronweiler wurde der Neubau des im Jahre 1867 abgebrannten Stationsgebäudes vollendet und in St. Wendel außer der bereits erwähnten Herſtellung eines Lokomotivſchuppens ein neuer Waſſerkrahn aufgeſtellt und in Folge geſteigerten Güterverkehrs die Lade- und Lagerplätze vergrößert.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 4 Lokomotiven vermehrt.

V. **Genoſſenſchafts-Kaſſen.** Es beſtehen:

1. ein Penſions- und Unterſtützungsfonds für die nicht definitiv angeſtellten Beamten der Rhein-Nahe-Eiſenbahn, welcher ult. 1868 einen Beſtand von 80 155 Thlrn. hatte und an welchem 401 Beamte Theil genommen haben;
2. ein Penſionsfonds für die definitiv angeſtellten Beamten derſelben Eiſenbahn, welcher ult. 1868 einen Beſtand von 14 968 Thlrn. hatte und 125 Theilnehmer zählte;
3. ein Kranken-Unterſtützungsfonds für Beamte und Arbeiter, welcher bei Erkrankungen unentgeltlich ärztliche Hilfe, ſowie Arznei und den Arbeitern in Stelle des Tagelohns ein mäßiges Pflegegeld gewährt. Dieſer Fonds hatte ult. 1868 einen Beſtand von 10 919 Thlrn., bei einer Theilnehmerzahl von 330 Beamten und 440 Arbeitern.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

80b. Hierin ſind auch die Anlage-Koſten der Wärterbuden enthalten.

89. Dies ſind Prioritäts-Obligationen.

121b. Außerdem legten die Lokomotiven der Königl. Saarbrücker E. auf der Rhein-Nahe-E. zurück: 4372 Meilen vor Perſonenzügen, 58 M. vor Güterzügen, 198 M. vor Arbeitszügen, 250 M. als Vorſpann u. 63 M. leer, zuſammen 4941 Meilen. Die Koſten für Reparatur und Putzen derſelben, ſowie die Heiz-, Putz-, Schmier- und Verpackungs-Materialien ſind unter den betreffenden Angaben der Königl. Saarbrücker Eiſenbahn enthalten.

161. Hierunter befinden ſich 24 472 Arbeiter, welche in den fiscaliſchen Gruben beſchäftigt werden und zu dem ermäßigten Fahrpreiſe von 1 Sgr. pro Mann und Meile befördert worden ſind.

172b—d. Dies ſind ausſchließlich Kohlen aus den Saargruben. Das geringe Quantum anderer Kohlen iſt in Kol. 171 enthalten.

Die in Kol. 172b aufgeführten 408 490 Ctr. Saarkohlen ſind in Bingerbrück eingegangen (in Kol. 172c mitenthalten) und durch Spediteure weiter geſandt worden, erſcheinen alſo doppelt.

197. Hierunter befinden ſich 866 Depeſchen, welche von der Königl. Saarbrücker Eiſenbahn übertragen worden ſind.

206, 217, 219 u. 220. Hierin sind die Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Bingerbrück und Rüdesheim enthalten, und zwar:

1318 Thlr. — Sgr. 4 Pf. aus dem Personen-Verkehre (Kol. 206),
9255 " 4 " 7 " " " Güter-Verkehre (Kol. 217),
615 " 14 " 5 " " sonstigen Quellen (Kol. 219),

zus. 11 188 Thlr. 19 Sgr. 4 Pfge., wie ad II dieses Berichts angegeben.

Werden diese Beträge von den Summen, in denen sie enthalten sind, in Abzug gebracht, so stellen sich die Durchschnittsbeträge wie folgt:

ad Kol. 207 durchschnittlich 15 006 Thlr. pro Meile und 1990 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge,
" " 218 " 35 566 " " " " 4722 " " " "
" " 221 " 54 819 " " " " 7278 " " " "

255. Hierunter befinden sich 3688 Thlr. Remunerationen und sonstige Auslagen des Verwaltungsraths.

264. In dieser Summe sind die Betriebskosten der Trajekt-Anstalt von 12 781 Thlrn. 21 Sgr. 5 Pf. enthalten, ausschließlich deren die durchschnittlichen Ausgaben (Kol. 265) 47 652 Thlr. pro Meile und 6326 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen würden.

270. Zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen mußte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie 256 539 Thlr. gegen 111 451 Thlr. im Jahre 1867 zuschießen. Der in den Jahren 1860—1864 und 1866—1868 Seitens des Staats geleistete Gesammt-Zuschuß beträgt 1 033 088 Thlr.

277 ꝛc. u. 281 ꝛc. Besondere Reserve- und Erneuerungsfonds bestehen bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn nicht, sondern es werden die bezüglichen Ausgaben aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestritten. Wären aber dergleichen Fonds vorhanden, so würden die betreffenden Ausgaben betragen haben:

beim Reservefonds { für Bahnanlagen (Kol. 279a) . . . . . 530 Thlr.
" Betriebsmittel (Kol. 279b) . . . . . 3019 "

beim Erneuerungsfonds { für Bahnanlagen (Kol. 283a) . . . . 96 527 Thlr.
" Betriebsmittel (Kol. 283b) . . . 23 133 "

292. Diese Mehr-Ausgaben haben hauptsächlich ihren Grund in der großen Aufwendung von Kosten für Reparatur und Erneuerung des Oberbaues und Fahrmaterials. Es haben die Ausgaben für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlagen 134 392 Thlr. und diejenigen für die Unterhaltung und Vermehrung der Betriebsmittel 46 297 Thlr. mehr erfordert, als im Jahre 1867.

346—365. Die mit 71 115 Thlrn. beginnende Zeile bezieht sich auf den unter Nr. V. 1 dieses Berichts bezeichneten Pensions- und Unterstützungsfonds für nicht definitiv angestellte Beamte, und die mit 12 121 Thlrn. beginnende Zeile auf den ad 2 daselbst erwähnten Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte.

21. Wilhelms-Bahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Wilhelmsbahn enthält der Jahrgang 1864 der Statistik S. 200 das Nähere. Veränderungen hiergegen sind auch im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. Ebenso ist das **Bahngebiet** unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Cosel über Ratibor bis zur Preuß. Grenze bei Oderberg . . . . . 7,13 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) von Ratibor nach Leobschütz . . . . . 5,05 "
b) von Nendza über Rybnik und Nicolai nach der Idaweiche . . . . . 9,20 "
c) von der Friedrichsgrube nach Lazisk . . . . . 1,78 "
d) " dem Bahnhofe Cosel bis zum Klodnitz-Kanal . . . . . 0,10 "

zusammen 22,76 Meilen.

Hierzu kommen folgende gepachtete Strecken:

1) von der Idaweiche bis Idahütte . . . . . 0,21 Meilen,
2) " " " " Emanuelssegen . . . . . 0,80 "
3) " " " " Kattowitz . . . . . 0,63 "
gepachtet von der Oberschlesischen Verwaltung,
4) von der Landesgrenze bis Oderberg . . . . . 0,44 "
gepachtet von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn;

zusammen . . . 2,08 "

Ueberhaupt 24,84 Meilen.

Hiervon ab die ad 2d aufgeführte Strecke von Cosel bis zum Klodnitz-Kanal, welche verpachtet ist, mit . . . . . 0,10 "

so daß im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 24,74 Meilen.

Auf den Zweigbahnen von Friedrichsgrube nach Lazisk, von Idaweiche nach Idahütte und von Idaweiche nach Emanuelssegen (zus. 2,29 Meilen) findet Personenverkehr nicht statt; es sind deshalb den Durchschnitts-Berechnungen Kol. 97b, 99a, 101b, 114b, 115b, 150b, 151b, 190a und 207 . . . 22,45 Meilen zu Grunde gelegt worden.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 3 Lastzug-Lokomotiven, 4 Personen-, 3 Gepäck-, 50 bedeckte und 30 offene Güterwagen vermehrt. Ein ausrangirter Personenwagen wurde in einen Plateauwagen umgebaut und 21 offene und 1 bedeckter Güterwagen, sowie ein Plateauwagen ausrangirt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse für die nicht definitiv angestellten Beamten (Kol. 346 bis 365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Penſionskaſſe für die definitiv angeſtellten Beamten, welche ult. 1868 mit einem Beſtande von 29 645 Thlrn. abſchloß und 51 Theilnehmer hatte,
2) eine Arbeiter-Krankenkaſſe mit einem Beſtande von 2492 Thlrn. ult. 1868 und 271 Betheiligten,
3) eine Beamten-Krankenkaſſe mit einem Beſtande von 349 Thlrn. ult. 1868 und 389 Betheiligten,
4) eine Beamten-Sterbekaſſe mit einem Beſtande von 277 Thlrn. ult. 1868 und 443 Betheiligten.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken der Wilhelmsbahn ſind in dem Jahrgange 1866 der Statiſtik S. 168 ſpeziell angegeben.
26. Hiervon gehören 1953 Ruthen Geleiſe Privaten.
272. An dieſer Dividende haben auch 2 922 200 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien Theil genommen.

22a. Gößnitz-Geraer Eiſenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die im Herzogthum Sachſen-Altenburg und im Fürſtenthum Reuß jüngere Linie liegende Gößnitz-Geraer Eiſenbahn iſt Eigenthum einer Actien-Geſellſchaft, deren Direktorium ſeinen Sitz in Ronneburg hat. Der Betrieb wird von der „Königl. Sächſiſchen Staats-Eiſenbahn-Direktion zu Leipzig" mit deren eigenen Transportmitteln vertragsweiſe und gegen beſondere Vergütung geleitet.

In Gößnitz und Gera beſitzt die Geſellſchaft keine eigenen Bahnhöfe, ſondern es werden diejenigen der Königl. Sächſiſchen weſtlichen Staatsbahnen reſp. der Thüringiſchen Eiſenbahn mitbenutzt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion ſind bei den Sächſiſchen weſtlichen Staatsbahnen aufgeführt.
87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Herzogl. Altenburgiſche Staatsregierung 750 000 Thlr. übernommen. Dieſelbe verzichtet auf Verzinſung ſo lange, bis für die übrigen Actien ſich ein Zins von 4 Proc. ergiebt.
91—120. Die Gößnitz-Geraer Eiſenbahn-Geſellſchaft beſitzt keine eigenen Betriebsmittel, es wird vielmehr der Betrieb mit den Betriebsmitteln der Königl. Sächſiſchen weſtlichen Staatsbahnen geführt (ſiehe oben ad I).
121—153. Aus dem in vorſtehender Erläuterung angegebenen Grunde beziehen ſich die hier gemachten Angaben auf die Leiſtungen und den Verbrauch der von den Königl. Sächſiſchen weſtlichen Staatsbahnen geſtellten Transportmittel.
163. Außerdem ſind noch Perſonen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, ſondern nur die Einnahme notirt wird.
179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.
201c. Hierin ſind 21 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Perſonen enthalten (ſiehe Erläut. zu Kol. 163).
234. Dies ſind die für die Mitbenutzung der Bahnhöfe in Gößnitz und Gera gezahlten Vergütungen.
239—242. Hier haben nur die Koſten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen ſind.
272. Dieſe 4 Proc. Dividende ſind auf 1 216 100 Thlr. Stamm-Actien vertheilt worden, die übrigen im Beſitze der Herzogl. Altenburgiſchen Staatsregierung befindlichen 381 000 Thlr. Actien waren ohne Dividenden-Genuß. (Siehe Erl. zu Kol. 87a.)
346—365. Die Beamten-Penſions- ꝛc. Kaſſe iſt mit derjenigen für die Angeſtellten der Sächſiſchen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen unter Nr. V. reſp. die Statiſtik pro 1863 S. 165 und 166 das Nähere enthält.

22b. Greiz-Brunner Eiſenbahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von Greiz nach Brunn (unweit der Halteſtelle Neumark an der Sächſiſch-Bayeriſchen Linie) führende, zum größten Theile im Fürſtenthum Reuß ältere Linie liegende Eiſenbahn iſt Eigenthum einer Actien-Geſellſchaft, deren Direktorium ſeinen Sitz in Brunn hat. Der Betrieb wird für Rechnung der Geſellſchaft von der „Königl. Sächſiſchen Staats-Eiſenbahn-Direktion zu Leipzig" geleitet.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion ſind bei den Sächſiſchen weſtlichen Staatsbahnen aufgeführt.
87a. Von dem hier aufgeführten Actien-Kapitale hat die Fürſtlich Reußiſche Regierung 100 000 Thlr. übernommen. Dieſelbe verzichtet für die Dauer der erſten 15 Betriebsjahre auf Verzinſung ſo lange, bis für die übrigen Actien ſich eine ſolche von 4 Proc. ergiebt.
146. Ueber die Ausnutzung der Wagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.
163. Außerdem ſind noch Perſonen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, ſondern nur die Einnahme notirt wird.
179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.
201c. Hierin ſind 54 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Perſonen enthalten (ſiehe Erläut. zu Kol. 163).

239—242. Hier haben nur die Koſten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen ſind.

268. Dieſe 858 Thlr. repräſentiren die Beſtände aus den Jahren 1865, 1866 u. 1867.

346—365. Die Beamten-Penſions-ꝛc. Kaſſe iſt mit derjenigen für die Angeſtellten der Sächſiſchen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen unter Nr. V reſp. die Statiſtik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23a. Löbau-Zittauer Eiſenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Löbau-Zittauer Eiſenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statiſtik S. 158 das Nähere. Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion ſind bei den Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen aufgeführt.

32 u. 40. Dieſe Angaben beziehen ſich nur auf die in den Jahren 1855—1868 ſtattgefundenen Erneuerungen, die in den früheren Jahren vorgekommenen ſind nicht notirt.

146. Ueber die Ausnutzung der Laſtwagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.

163. Außerdem ſind noch Perſonen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, ſondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201e. Hierin ſind 216 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Perſonen enthalten (ſiehe Erläut. zu Kol. 163).

232. Dies ſind die Koſten der außergewöhnlichen Schneebeſeitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande ſich nicht ſcheiden laſſen.

239—242. Hier haben nur die Koſten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofsarbeiten nicht zu trennen ſind.

256. Die Remunerationen der 3 Geſellſchafts-Direktorial-Mitglieder ſind hierin mitenthalten.

346—365. Die Beamten-Penſions-ꝛc. Kaſſe iſt mit derjenigen für die Angeſtellten der Sächſiſchen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen unter Nr. V reſp. die Statiſtik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

23b. Zittau-Reichenberger Eiſenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Zittau-Reichenberger Eiſenbahn enthält der Jahrgang 1865 der Statiſtik S. 159 das Nähere. Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Direktion ſind bei den Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen aufgeführt.

146. Ueber die Ausnutzung der Laſtwagen können nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt geführt werden, auch eine Notirung der Centnermeilen des Gepäcks, der Fahrzeuge und Thiere nicht erfolgt.

163. Außerdem ſind noch Perſonen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, ſondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201e. Hierin ſind 106 Thlr. für die mit Extrazügen beförderten Perſonen enthalten (ſiehe Erläuterung zu Kol. 163).

232. Dies ſind die Koſten der außergewöhnlichen Schneebeſeitigung, da diejenigen des Schneeauswerfens für gewöhnliche Fälle von dem übrigen Unterhaltungs-Aufwande ſich nicht ſcheiden laſſen.

239—242. Hier haben nur die Koſten für die verwendeten Materialien aufgenommen werden können, da die bezüglichen Löhne von denen für übrige Bahnhofs-Arbeiten nicht zu trennen ſind.

256. Die Remunerationen der 3 Geſellſchafts-Direktorial-Mitglieder ſind hierin mitenthalten.

346—365. Die Beamten-Penſionskaſſe iſt mit derjenigen für die Angeſtellten der Sächſiſchen Staatsbahnen vereinigt, worüber der Bericht der Sächſiſchen öſtlichen Staatsbahnen unter Nr. V reſp. die Statiſtik pro 1863 S. 165 u. 166 das Nähere enthält.

IIb. Privatbahnen

in eigener Verwaltung.

24. Alberts-Bahn.

I. **Eigenthum und Verwaltung.** Die von einer Actien-Gesellschaft erbaute „Albertsbahn", bestehend aus:

1) der Hauptbahn Dresden-Tharandt . . . . . 1,90 Meilen,
2) mehreren nach Kohlenschächten ꝛc. führenden Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von . . . 3,19 „
(auf welchen aber Personenverkehr nicht stattfindet) zusammen 5,09 Meilen,

ist vom 1. Juli 1868 ab durch Kauf in das Eigenthum des Sächsischen Staats übergegangen. Der Betrieb ist mit demjenigen der Sächsischen östlichen Staats-Eisenbahnen vereinigt worden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Nachdem der Betrieb auf die Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden übergegangen (siehe ad I. dieses Berichts), wurden die Organe der Albertsbahn aufgelöst. Die Zahl und die Gehalte ꝛc. der Mitglieder der Königl. Staats-Eisenbahn-Direktion zu Dresden sind bei den Sächsischen östlichen Staatsbahnen aufgeführt.

15—74. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich nur auf die Hauptbahn Dresden-Tharandt.

32, 40, 123, 124, 182, 196—200, 248 u. 270—276. Mit Rücksicht darauf, daß in der Verwaltung ein Wechsel eingetreten ist, können für Kol. 32, 40 u. s. w. keine Angaben gemacht werden.

97b, 99a, 114b, 150b, 190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 1,90 Meilen zu Grunde gelegt worden, da nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, von denen aber nicht die Anzahl, sondern nur die Einnahme notirt wird.

179a. Das Gewicht der nach Stückzahl beförderten Thiere wird nicht notirt.

201c. Hierin sind 2265 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten (siehe Erläut. zu Kol. 163).

25. Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Altona-Kieler Eisenbahn von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel . . . . 14,08 Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) Altona-Blankenese . . . . . 1,3 „
b) Neumünster-Rendsburg . . . . . 4,60 „
3) die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn . . . . . 0,92 „
von welcher 0,32 Meilen auf Altonaer und 0,60 Meilen auf Hamburger Gebiet belegen sind; letztere Strecke ist vom Hamburgischen Staate gebaut, welcher dieselbe an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet hat;
4) die Ostholsteinische Bahn von Neumünster über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt . . 8,3 „
mit der Zweigbahn Kiel-Ascheberg . . . . . 3,6 „
zusammen 32,8 Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft leitete auch im Jahre 1868 den ökonomischen Betrieb der angrenzenden Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, während der technische Betrieb in den Händen der Direktion der Glückstadt-Elmshorner E.-G. sich befand.

III. **Bahn-Anlagen.** Mit dem Bau eines größeren Stationsgebäudes auf Bahnhof Elmshorn wurde im Jahre 1868 begonnen.

Ferner erhielten 8 kleinere Stationen und Haltestellen, welche noch ohne Telegraphen-Verbindung waren, Morsé'sche Telegraphen-Apparate.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden angeschafft: 3 Lokomotiven, 6 vierrädrige Etagewagen und 9 vierrädrige gewöhnliche Personenwagen, 4 vierrädrige bedeckte Güter- und 5 vierrädrige Arbeitswagen. Dagegen wurden ausrangirt: 2 Personenzug-Maschinen, 2 sechsrädrige Personenwagen, 2 achträdrige und 3 vierrädrige offene Güterwagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der ausführende Direktor ist zugleich Mitglied der Direktion und deshalb in Kol. 2b mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke Hamburg-Altona-Neumünster-Rendsburg.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Linien der Altona-Kieler E.-G. sind in dem Jahrgange 1867 der Statistik S. 164 speziell angegeben.

70. Auf der Strecke Hamburg-Altona sind 4, auf der Zweigbahn Altona-Blankenese 2 und auf den übrigen Strecken ist 1 Telegraphen-Leitung vorhanden.

78. Das für den Bahnkörper verwendete Anlage-Kapital ist nur summarisch bekannt, es kann deshalb eine Vertheilung desselben auf die einzelnen Unter-Abtheilungen nicht stattfinden.

80b. Dies sind die Anlage-Kosten der Telegraphen-Leitung auf der Strecke Rendsburg-Neumünster, diejenigen für die übrigen Strecken sind in Kol. 90 aufgeführt.

84. Hierin ist auch die Differenz zwischen der bezahlten Kaufsumme und den Anlagekosten der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn von 368 910 Thlrn. enthalten.

90. Diese Summen sind dem Reservefonds entnommen.

123c. Hiervon sind 2487 Güter- und 21 314 gemischte Züge.

124b. Hierunter ist auch die Anzahl Wagen-Achsen in den gemischten Zügen aufgeführt.

168, 183a, 188a, 194a und 208. Die hier gemachten Angaben beziehen sich nicht allein auf die Eilgüter, sondern auch auf die „sperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen sich diese Notizen nur auf die Frachtgüter der Normalklasse.

196—200. Privat-Depeschen werden auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft nicht befördert.

201c. Hierin sind 9308 Thlr. Einnahmen für Abonnementsbillets und für Militairs enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

277 u. 280. Außerdem waren noch im Bestande des Reservefonds 28 445 Thlr. Schleswig-Holsteinische Zwangs-Anleihe-Obligationen.

279b. Diese 12 000 Thlr. sind auf die im Jahre 1855 gemachte Anleihe zurückgezahlt worden.

361. Hierin sind 23 709 Thlr. enthalten, welche als besonderer Depositionsfonds von der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet werden.

26. Bayerische Ostbahnen.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Linien:

1) die Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg . . . . . 38,65 Meilen,

2) folgende Zweigbahnen:

a) Geiselhöring-Straubing-Passau . . . . . 12,45 „
und Passau-Landesgrenze (an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn verpachtet) . . . 0,20 M.,

b) Schwandorf-Cham-Furth am Walde . . . . . 9,10 „
und Furth-Landesgrenze (an die Böhmische Westbahn verpachtet) . . . . 0,90 M.,

c) (Schwandorf) Irrenlohe-Weiden-Bayreuth . . . . . 13,15 „

d) Weiden-Mitterteich-Eger . . . . . 8,05 „

zusammen 81,40 Meilen

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurde zwischen Nürnberg und Mögeldorf (0,55 Meilen) das zweite Geleise hergestellt. In Pommelsbrunn und Wiesau erfolgte die Anlage neuer Stationen, in Regensburg wurde eine neue Reparatur-Werkstätte erbaut.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 5 Personenwagen I. u. II. Klasse, 5 dergl. II. Klasse, 6 Gepäck- und 50 bedeckte Güterwagen vermehrt.

IV. Im **Personen-Verkehre** wurden im Jahre 1868 Abonnementskarten zum Schulbesuche eingeführt.

V. **Güter-Verkehr.** Im Januar 1868 wurde ein direkter Güterverkehr zwischen Amberg, Furth, Hersbruck, Landshut, Lauf, Passau, Regensburg, Pilsen, Prag, Linz und Wien einer- und London andererseits eingeführt und dieser Verkehr vom Februar 1868 ab auch auf die Stationen Plattling und Straubing ausgedehnt.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

1) eine Unterstützungskasse für die Arbeiter und Bediensteten, aus welcher im Jahre 1868 an 137 Personen zusammen 1920 Thlr. an Unterstützungen gezahlt wurden. Dieselbe schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 92 496 Thlrn. ab.

2) ein Sterbekassen-Verein, welcher Ende Dezember 1868 zus. 3300 Mitglieder zählte, 5744 Thlr. vereinnahmte, für 37 Sterbefälle 5008 Thlr. verausgabte und mit einem Bestande von 743 Thlrn. abschloß. Für die einzelnen Sterbefälle wurden in maximo 188 Thlr. und in minimo 124 Thlr. gezahlt.

VII. **Neue Bahnlinien.** Generell projektirt wurden folgende Linien: von Straubing über Neumarkt oder Beilngrieß nach Nürnberg, von Straubing nach Cham, von Landshut nach Bilshofen, von Neufahrn (bei Landshut) nach Obertraubling, in einer Gesammt-Ausdehnung von 112 Stunden = 56 geogr. Meilen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Schwandorf-Irrenlohe (0,57 M.) und Nürnberg-Mögeldorf (0,55 M.).

82. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Betriebs-Einrichtungen.

91d. Diese vierrädrigen Tender-Lokomotiven werden zum Rangirdienst verwendet.

109a. Hierin ist auch die Ladungsfähigkeit der Postwagen mit 2600 Z.-Ctrn. enthalten.

115a. Ebenso hierin die Anschaffungskosten derselben.

220, 221, 264 u. 265. Wird von den hier aufgeführten Summen der Betrag von 431 204 Thlrn. in Abzug gebracht, welcher aus dem direkten Verkehre in Einnahme, wie in Ausgabe erscheint, sonach nur einen durchlaufenden Rechnungsposten bildet, dann haben betragen:

ad Kol. 220	die Einnahmen überhaupt	5 029 053	Thlr.
„ „ 221 a)	„ „ pro Meile Bahnlänge	61 782	„
	„ „ „ Kilometer „ . .	8 203	„
b)	„ „ „ Nutzmeile . . .	10,96	„
„ „ 264	„ Ausgaben überhaupt	1 726 549	„

ad Kol. 265 a) die Ausgaben pro Meile Bahnlänge 21 211 Thlr.
" " " Kilometer " 2 816 "
b) " " " Nutzmeile . . . 3,76 "

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Beleuchtung der Bahnhöfe und Dienstgebäude.

252. Hierin sind die Hinauszahlungen aus dem direkten Verkehre (siehe Erläut. zu Kol. 220 ꝛc.) und 4933 Thlr. enthalten, welche für Rechnung des Vorjahres zur Auszahlung gelangten.

266 u. 267. Von den Ausgaben, wie solche sich nach der vorstehenden Erläuterung zu Kol. 220 herausstellen, kommen nach Procenten: auf die Bahnverwaltung 37,7 Proc., auf die Transportverwaltung 57,9 Proc. und auf die allgemeine Verwaltung 4,4 Proc.

Sämmtliche Ausgaben würden alsdann 34,33 Proc. der Brutto-Einnahmen betragen haben.

281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, weil der Reservefonds den Zweck desselben mitzuerfüllen hat.

Die hier gemachten Angaben beziehen sich auf den „Mobiliar-Versicherungs-Fonds", welcher den Zweck hat, die Kosten der durch Brand ꝛc. oder sonstige Unglücksfälle entstandenen Beschädigungen zu decken.

27. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1864 S. 206 näher beschriebenen Linien von zusammen . . . . . 47,398 Meilen
und die von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf 15 Jahre in Betrieb übernommene Herzogl. Anhaltische Leopoldsbahn (Roßlau-Zerbst) von . . . . . 1,745 "
überhaupt 49,143 Meilen,
auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

II. Die **Betriebs-Ergebnisse** der Leopoldsbahn sind in denjenigen der Berlin-Anhaltischen mitenthalten. Die Einnahmen der Leopoldsbahn haben 19 285 Thlr., die Ausgaben für die Bahnverwaltung 7997 Thlr., für die Transportverwaltung 17 683 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 1063 Thlr., zusammen 26 743 Thlr. betragen.

III. **Bahn-Anlagen.** Vier größere **Brücken** erhielten statt des schadhaft gewordenen Holzoberbaues einen eisernen Oberbau.

Die **Stations-Gebäude** zu Bitterfeld, Ragkwitz und Oehna wurden dem Bedürfnisse entsprechend vergrößert und in Jüterbogk ein neuer Brunnen für die Wasserstation hergestellt. Auf Station Groß-Beeren gelangten ein neues Stationsgebäude, ein neues Wasserstationsgebäude, neue Retiraden und Stallgebäude zur Ausführung.

IV. An **Betriebsmitteln** wurden im Laufe des Jahres 1868 neu beschafft: 7 Personenzug-Lokomotiven, 2 vierrädrige Personenwagen II. Klasse, 2 dergl. I. u. II. Klasse, 6 dergl. III. Klasse, 6 dergl. IV. Klasse u. 8 sechsrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 50 vierrädrige offene, 30 vierrädrige bedeckte Güter- und 1 Bahnmeisterwagen.

Ausrangirt wurden: 2 Lokomotiven, 2 vierrädrige und 1 sechsrädriger Personenwagen, 1 vierrädriger Kasten- und 6 Erdtransportwagen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

12. Die Tarifläge der einzelnen Strecken ist in der Statistik pro 1866 S. 172 angegeben.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken:

Berlin-Wittenberg	12,61 Meilen,	Wallwitzhafen-Dessau	0,322 Meilen,
Bergkwitz-Bitterfeld	3,639 "	Jüterbogk-Linda	2,37 "
Landsberg-Halle	1,991 "	zusammen	20,822 Meilen.

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 172 speziell angegeben.

32. Die Procentsätze, bis zu welchem Theile die Schienen bis jetzt erneuert sind, können mit Sicherheit nicht angegeben werden, weil ein mehrfacher Profilwechsel stattgefunden hat.

104a. Dies sind Erdtransportwagen.

237. Hierin sind 47 410 Thlr. Löhne der Wagenschieber und Wasserpumper enthalten.

243. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Bahn, Versammlungs- und Expeditionslokale und Uhren.

284. Außerdem ist noch ein Fonds für Erweiterungsbauten und Reparaturen vorhanden, welcher Ende 1868 mit einem Bestande von 28 627 Thlrn. abschloß.

28. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** der Berlin-Görlitzer Eisenbahn erfolgt durch einen aus 15 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath und eine Direktion, welche aus einem administrativen (vorsitzenden), einem technischen (stellvertretenden vorsitzenden) und einem juristischen Mitgliede, sowie 3 stellvertretenden Mitgliedern aus dem Verwaltungsrathe besteht.

II. **Bahngebiet.** Die von Berlin über Lübben, Cottbus und Spremberg nach Görlitz führende, . . 27,60 Meilen lange „Berlin-Görlitzer Eisenbahn" wurde von einem Unternehmer in General-Entreprise erbaut und am 13. September 1866 auf der Strecke Berlin-Cottbus (15,2 Meilen) provisorisch und für Rechnung des Unternehmers dem Betriebe übergeben. Die Uebergabe der Bahn an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die Betriebs-Eröffnung der Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Berlin bis Görlitz erfolgte am 31. Dezember 1867.

Im Laufe des Jahres 1868 wurde eine Zweigbahn vom Bahnhofe Weißwasser nach den Braunkohlengruben der Prinzlich Niederländischen Herrschaft Muskau von 240 Ruthen (0,12 M.) Länge auf Kosten derselben erbaut.

III. Neue **Bahn-Anlagen** sind im Jahre 1868 nicht ausgeführt worden, da die Bahn erst am 31. Dezember 1867 dem Betriebe übergeben wurde.

IV. **Industrielle Anlagen.** Auf dem Bahnhofe Berlin befindet sich eine Reparatur-Werkstatt für den Maschinen- und Wagenpark. Die Arbeitsmaschinen dieser Werkstatt werden durch eine Dampfmaschine von 12 Pferdekraft in Bewegung gesetzt.

V. Neue **Betriebsmittel** sind im Jahre 1868 nicht angeschafft worden.

VI. **Personen-Verkehr.** Mit einigen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie mit Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn wurde am 15. September resp. 15. Dezember 1868 direkte Expedition von Personen und Reisegepäck eingeführt.

VII. **Güter-Verkehr.** Behufs Einrichtung eines durchgehenden Güterverkehrs wurden mit den Nachbarbahnen Vereinbarungen getroffen, welche theils im Jahre 1868, theils später zur Ausführung kamen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2b. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion (siehe ad I. dieses Berichts).

14a. Die provisorische Eröffnung der Bahn auf der Strecke Berlin-Cottbus erfolgte am 13. September 1866.

32. Die wenigen, im Laufe des Jahres 1868 ausgewechselten Schienen sind von den Lieferanten, da die übernommene Garantiezeit noch nicht abgelaufen war, durch neue Schienen ersetzt.

40. Es haben nur einzelne Schwellen ausgewechselt werden müssen, welche aus dem von der Bau-Verwaltung überlieferten Bestande entnommen sind.

73. Außer den angegebenen 13 Telegraphen-Stationen wird die auf Bahnhof Görlitz befindliche gemeinschaftlich mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn benutzt.

76—85. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau der Bahn von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist.

Von dem gesammten concessionirten Anlage-Kapitale ist der Erlös für 400 000 Thlr. 5procentige Prioritäts-Obligationen noch vorhanden, welcher zur eventl. erforderlich werdenden Vermehrung der Betriebsmitte bestimmt und reservirt ist.

88. Die Amortisation der Prioritäts-Obligationen beginnt erst im Jahre 1870.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben.

157. Hierin sind 10 535 Thlr. Vergütigung des Bauunternehmers für Benutzung der Betriebsmittel in den Arbeitszügen zur Belieferung der Bahn enthalten.

172a. Das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Kohlen ist hierin nicht enthalten.

243. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Personenwagen enthalten.

274. Im ersten Betriebsjahre war ein Beitrag zum Pensionsfonds nicht zu leisten, für die Folge beträgt derselbe 100 Thlr. pro Meile.

29a. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sind erbaut:

a) die Hauptbahn von Berlin bis Bergedorf	35,91	Meilen,
b) = Zweigbahn = Büchen = Lauenburg	1,72	=
zusammen	37,63	Meilen.

Außerdem hat dieselbe die von der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Bahn von Bergedorf bis Hamburg pachtweise übernommen . . . . . 2,09 =

Im ungetheilten Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung befinden sich also . . 39,72 Meilen.

Sämmtliche in den vorliegenden Tabellen unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn aufgeführten statistischen Notizen (ausschließlich der Kol. 75—89, hinsichtlich deren auf die betreffende nachfolgende Erläuterung verwiesen wird) beziehen sich auf die vorgenannten, im Betriebe vereinigten drei Bahnstrecken.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Die ganze Hauptbahn von 38,0 Meilen Länge ist seit Juni 1866 doppelgeleisig, mit Ausnahme einer kurzen Strecke auf der Drehbrücke über den Elbekanal unmittelbar am Bahnhofe Grabow. Im September 1868 ist auch diese Strecke zweigeleisig hergestellt. Auf der Havelbrücke bei Spandau, die nur für ein Geleise angelegt war, sind mit Hülfe von Herzstücken die beiden Geleise so in einander gezogen, daß zwischen den gleichnamigen Schienen derselben nur die Breite der Spurrinne verbleibt. Die Zweigbahn Büchen-Lauenburg ist eingeleisig.

Die Schienen sind breitbasig, die neuen 4⅞", die alten 4" hoch. Für Erstere sind 4 bolzige, für Letztere 2 bolzige Laschen angewendet.

2. **Bauten auf der Strecke.** Die eingeleisige Drehbrücke über den Elbekanal bei Grabow ist im Jahre 1868 in eine zweigeleisige feste Blechträger-Brücke umgebaut. Außerdem sind 3 neue Wärter-Wohnhäuser und ein desgl. Anbau für zusammen 8 Familien erbaut.

3. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe zu Berlin ist ein großer Ladeperron, 46 Ruthen lang, für Milch ꝛc. erbaut. Auf den Bahnhöfen Friesack, Glöwen, Grabow, Brahlsdorf und Boitzenburg sind die hohen Hauptperrons niedergelegt und Zwischenperrons angelegt worden. In Hamburg ist eine neue Eilgut-Expedition an die dortige Empfangshalle angebaut.

III. **Industrielle Anlagen.** Es sind 3 Reparatur-Werkstätten vorhanden; in den beiden größeren zu Berlin und Hamburg werden Lokomotiven um- und Wagen neugebaut, während in Wittenberge nur Reparaturen ausgeführt werden.

In Berlin besteht eine Schwellen-Tränkungs-Anstalt mit Dampfmaschine und Dampf-Schwellenhobel.

In Wittenberge und Bergedorf sind Coals-Brennereien mit zusammen 44 Oefen vorhanden.

In Lauenburg befindet sich eine stehende Dampfmaschine mit Drahtseilbetrieb für den Trajekt von Eisenbahn-Waggons über die Elbe nach Hohnstorf, wozu 3 Dampffährschiffe vorhanden sind.

In Berlin, Wittenberge, Grabow und Hamburg sind feste Drehkrähne zum Heben großer Lasten und außerdem in Hamburg ein Dampfkrahn vorhanden. In dem Güterschuppen zu Hamburg sind hydraulische Krähne im Gebrauche.

IV. Die **Betriebsmittel** sind im Jahre 1868 wie folgt ergänzt resp. vermehrt worden:

In Zugang kamen a) durch Neubeschaffung: 2 gekuppelte und 2 ungekuppelte Lokomotiven mit ebensoviel Tendern, 2 sechsrädrige Personenwagen I. u. II. Klasse, 4 vierrädrige Personen-Gepäckwagen zur Dampfheizung, 2 achträdrige Langholzwagen, 112 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 20 Kohlen- und 17 Materialien- (Arbeits-) Wagen; b) durch Umbau ausrangirter Wagen: 3 sechsrädrige Personenwagen III. Klasse und 24 vierrädrige bedeckte Güterwagen.

Der Abgang bestand in 3 sechsrädrigen Personenwagen I. u. II. Klasse, 1 sechsrädrigen Personen-Gepäckwagen, 14 acht- u. 1 sechsrädrigen bedeckten Güterwagen, 6 sechs- u. 1 vierrädrigen offenen Güterwagen, welche als nicht mehr brauchbar theils den Werkstätten behufs anderweiter Verwendung des Materials überwiesen, theils öffentlich verkauft sind.

V. **Einführung neuer Einrichtungen.** Die Personenwagen I. u. II. Klasse in den Courier- und Schnellzügen sind mit Dampfheizung versehen, wozu der Dampfkessel in dem Packwagen sich befindet.

VI. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch 2 Begräbniß-Kassen in Berlin und Hamburg, an denen die Angestellten der eigenen und mehrerer anderen Bahnen Theil nehmen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

5. Der vorsitzende Direktor, welcher in Kol. 2b mitaufgeführt steht, ist zugleich Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

15. Der Bahnkörper ist in der ganzen Hauptbahn für 2 Geleise 26′ breit, in der Zweigbahn Büchen-Lauenburg jedoch nur für 1 Geleise 15′ breit hergestellt.

19. Hiervon sind 221 Bahndurchlässe und 320 Seitendurchlässe unter Appareillen ꝛc.

31. Die schwereren Schienen, von denen bereits 0,7 der ganzen Anzahl in der Bahn liegen, sind seit dem Jahre 1856 nach und nach eingelegt und liegen bis Ende 1868 durchschnittlich erst 5⅓ Jahre. Die leichteren Schienen, von denen etwa ¼ der ursprünglich vorhandenen Anzahl noch in der Bahn sich befindet, liegen seit der Eröffnung derselben.

42. Das Steigen beträgt bei der Hauptbahn 337,02, bei der Zweigbahn 11,40 Fuß.

43. Das Fallen beträgt bei der Hauptbahn 427,19, bei der Zweigbahn 44,33 Fuß.

45—49, 53—57 u. 62—67. Nach der Fassung des Formulars zur Statistik kann z. B. eine Steigung von 1:900 sowohl bei Pos. 46 als bei Pos. 47 und eine Curve von 800 Ruthen Radius sowohl bei Pos. 62 als bei Pos. 63 aufgenommen werden. Bei der Aufstellung der statistischen Materialien pro 1863 ist nach der ersteren, gegenwärtig nach der letzteren Methode verfahren worden, woraus sich die Differenz der gegenwärtigen Angaben gegen diejenigen von 1863 erklärt.

52. Die Steigung von 1:128 liegt in der Hamburg-Bergedorfer Bahn unter der Empfangshalle zu Hamburg, im Uebrigen beträgt die stärkste Steigung in der Bahn 1:300, dies jedoch auch nur auf ganz kurzen Strecken als Anrampung vor und hinter einigen Brücken.

60. Der stärkste Fall in der Hauptbahn von 1:300 ist, wie in der Erläuterung zu Kol. 52 bemerkt, nur hinter Brücken auf kurzen Strecken angewendet, sonst ist hier, wie dort, 1:400 die stärkste Steigung.

Der stärkste Fall in der Zweigbahn von 1:228 ist nur einmal am Bahnhofe Büchen angewendet.

66. Diese Curve liegt in der Zweigbahn.

67. Ueber 100 Ruthen Radius ist nur eine Curve in der Zweigbahn vorhanden und zwar auf dem Bahnhofe zu Büchen die Abzweigung aus der Hauptbahn.

68. Der kleinste Radius in der Hauptbahn beträgt 250 Ruthen, ist jedoch nur bei 2 Curven angewendet, sonst sind die Radien in den Curven der Hauptbahn nicht unter 300 Ruthen, meist aber bedeutend größer.

Der Radius von 62,9 Ruthen in der Zweigbahn ist nur für die Abzweigung auf dem Bahnhofe zu Büchen angewendet, sonst ist der kleinste Radius in den Curven der Zweigbahn 200 Ruthen.

71. Außerdem sind 27 portative Apparate vorhanden, die in den Zügen mitgeführt werden. Mit denselben kann aus allen mit Glockensignalen versehenen 287 Wärterbuden von der Strecke aus gesprochen werden.

75—87. Das Anlage-Kapital (Kol. 75—87) ist in der Weise angegeben, wie es von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die durch dieselbe erbauten 37,63 Meilen (Kol. 9) verwendet worden ist. Für die im Betriebe vereinigten 39,72 Meilen (siehe oben ad 1), also einschließlich der gepachteten Hamburg-Bergedorfer Bahn, beträgt das Anlage-Kapital:

Kol. 75.	Im Ganzen concessionirt	16 298 000 Thlr.
„ 76.	Vorarbeiten	927 636 „
„ 77.	Grunderwerb	1 528 154 „
„ 78a.	Erdarbeiten	2 025 769 „
	b. Böschungen und Futtermauern	237 626 „
	zu übertragen	4 719 185 Thlr.

		übertragen	4 719 185 Thlr.
Kol. 78c.	Einfriedigungen		64 862 „
	d. Wege-Uebergänge		61 567 „
	e u. f Brücken (kleine u. große)		1 614 751 „
„ 79.	Oberbau		4 230 338 „
„ 80a u. b.	Telegraphen		108 457 „
„ 81.	Bahnhöfe und Wärterhäuser		2 523 796 „
„ 83.	Betriebsmittel		1 581 084 „
„ 84.	Insgemein		1 393 960 „
„ 85.	Summe des verwendeten Anlage-Kapitals		16 298 000 Thlr.
„ 86.	pro Meile Bahnlänge		410 322 „
	„ Kilometer „		54 477 „
„ 87a.	Stamm-Actien		9 548 000 „
„ 87c.	Prioritäts-Obligationen		6 750 000 „

90.	Aus den Betriebs-Ueberschüssen sind verwendet:	bis Ende 1867.	pro 1868.
	a) für Ergänzung der Betriebsmittel	2 591 244 Thlr.	249 756 Thlr.
	b) „ Erweiterung der Bahnanlagen, Neubau von Gebäuden, Reparatur von Brücken und Gebäuden ꝛc.	879 134 „	111 206 „
	zusammen	3 470 378 „	360 962 Thlr.

109c. Zum Transport von Equipagen werden, da besondere Wagen hierzu nicht vorhanden sind, Güterwagen verwendet; es ist deshalb hier nur die Gesammt-Ladungsfähigkeit der Viehwagen angegeben worden.

135. Bei Berechnung des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile ist das verbrauchte Quantum auf Coaks reducirt; es sind 1 Scheffel Englische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks, 1 Centner Schlesische Steinkohlen = 70 Pfd. Coaks und 1 Tonne Braunkohlen = 3 Ctr. Kohlen = 80 Pfd. Coaks gerechnet worden.

178b. Einschließlich der auch in Kol. 167 aufgeführten 4963 Hunde.

185b. Dies sind die von den Equipagen (Kol. 177a) zurückgelegten Centnermeilen, diejenigen für die übrigen Fahrzeuge sind in Kol. 183d mitenthalten.

243. In dieser Summe sind auch die Beleuchtungskosten der Wartezimmer, Perrons, Bahnhöfe, Vorplätze ꝛc. enthalten.

244. Diese Summe enthält die Löhne der Bodenarbeiter, Material zum Verladen der Güter und die Kosten für An- und Abfuhr derselben, soweit letztere in den Frachtsätzen miterhoben, die Leistungen also durch die Bahnverwaltung bewirkt werden.

245. Hierin sind die Löhne für Wagenschieben, Wasserpumpen und ähnliche Arbeiten auf den Bahnhöfen enthalten.

248. Desgl. hier die Beleuchtungs-Kosten der Expeditions-Lokale.

252. In dieser Summe sind unter anderen Ausgaben auch die Kosten des Inventariums, der Geräthe, Feuerversicherungs-Prämien u. s. w. enthalten.

263. Dies ist der Pachtzins für die Hamburg-Bergedorfer Bahnstrecke und die fortlaufende Vergütigung an die Magdeburg-Halberstädter (früher Magdeburg-Wittenbergesche) Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

271. Der Betrag der Eisenbahnsteuer (87 500 Thlr.) ist statutenmäßig zur Amortisation der Stamm-Actien Litt. B. verwendet und in Kol. 270b mitenthalten.

272a. An Dividenden sind gezahlt:

auf die Stamm-Actien Litt. A von 5 000 000 Thlrn. 9 ½ Proc.
„ „ „ „ B „ 3 000 000 „ 8 ½ „
} durchschnittlich also 9,125 Proc.

280. Außerdem sind Materialbestände im Werthe von 175 836 Thlrn. vorhanden, einschließlich deren das Vermögen des Reservefonds am Jahresschlusse 929 498 Thlr. betrug.

281—284. Ein besonderer Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus dem Reservefonds und den Betriebs-Einnahmen (vergl. Kol. 90) erfüllt wird.

332. Außerdem erlitten die Berlin-Hamburger Wagen auf fremden Bahnen bis ult. 1857 . . 20 Achsbrüche, von 1858—1868 aber keinen Achsbruch.

29b. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn ist an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft auf unbestimmte Zeit verpachtet. Die Direktion dieser Gesellschaft leitet den Betrieb und ertheilt der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft vierteljährlich genaue Berechnungen der Betriebs-Resultate.

Im Uebrigen wird auf die ausführlichen Mittheilungen in den Jahrgängen 1858 und 1859 der Statistik (S. 31 resp. 42) verwiesen.

II. **Verkehr und Ertrag.** Auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sind von den regulären Transporten der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1868 befördert worden: 431 989 Personen, 8 391 486 Z.-Ctr. Frachtgüter u. s. w., wie dies in Kol. 158—178 der Tabellen unter „Hamburg-Bergedorf" näher angegeben ist.

Die in Kol. 202—217 aufgeführten Brutto-Einnahmen für diese Transporte (nach Vorwegnahme der Kosten für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen, Brücken- und Schleusengeld u. s. w.) haben betragen:

auf der Strecke Hamburg-Bergedorf

für Personen-Beförderung . . .	95 260 Thlr.	für Vieh-Transporte	14 862 Thlr.
„ Reisegepäck	2 681 „	Extraordinaria	3 630 „
„ Eil- und Frachtgüter . .	128 557 „	für Beförderung der Posten .	6 749 „
„ Equipagen	735 „	zusammen	252 474 Thlr.

Davon hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft als kontraktlichen Betriebs-Einnahme-Antheil 126 237 Thlr. erhalten, die übrigen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Betrieb verbliebenen 126 237 Thlr. sind in Kol. 235 u. 253 (34 748 + 91 489 Thlr.) als Betriebs-Ausgaben aufgeführt.

Außer dem vorerwähnten Betriebs-Einnahme-Antheile hat die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft 130 270 Mark Banko Zinsen für die Bahnhöfe (in Kol. 219 mitenthalten) von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft empfangen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen.** Die unter „Berlin-Hamburger" Eisenbahn in den Tabellen aufgeführten Notizen der Betriebs-Resultate umfassen, wie ad I des betreffenden Berichts angegeben, gleichzeitig die Strecke Hamburg-Bergedorf. Um den Verkehr und Ertrag derselben ersichtlich zu machen, sind die speziell auf die Strecke Hamburg-Bergedorf bezüglichen Notizen in den Tabellen (Kol. 158—218, 235 u. 236, 253, 285, 286 u. 288) besonders aufgeführt, zur Unterscheidung von den Berlin-Hamburger Notizen (unter denen dieselben mitenthalten sind) aber durch kleineren Zahlendruck dargestellt. Alle übrigen, ausschließlich das Hamburg-Bergedorfer Unternehmen betreffende Notizen (Kol. 1—14, 75—88, 219—222, 261—272 u. 290—296) sind mit den gewöhnlichen Ziffern gedruckt.

Spezielle **Erläuterungen** zu Kolonne:

204. Hierin sind 3630 Thlr. extraordinäre Einnahmen enthalten.

219. Dies sind die von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahnhöfe empfangenen Zinsen (siehe ad II dieses Berichts) und anderweitige Einnahmen.

269. In dieser Summe sind 207 Thlr. Zuschuß aus den Einnahmen des Jahres 1869 enthalten.

270—272. Die Zinsen, Dividende, Amortisationsbeträge und Eisenbahnsteuern werden in Banko Mark bezahlt, deren Betrag hier zum Durchschnitts-Course der Einnahmen auf Thaler reducirt ist.

30. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1868 wurden die Geleis-Anlagen in Groß-Kreutz erweitert und in Genthin umgebaut.

2. **Stationsbauten.** In Folge der am 1. Oktober 1868 ausgeführten Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Berlin sind in dem, der Gesellschaft gehörigen Grundstücke in der Köthener Straße 8.9 zu Berlin für die verschiedenen Büreau's die erforderlichen Räume hergerichtet. In Potsdam ist eine neue Wagen-Werkstatt, da die bisherige den Bedürfnissen nicht mehr entsprach, und in Groß-Kreutz ein neues Stationshaus erbaut. In Genthin sind die Perrons und Rampen umgebaut, ein neuer Lokomotivschuppen für 12 Lokomotiven mit einer kleinen Werkstatt und einem Wohngebäude errichtet, der Güterschuppen vollendet, ein neues Wasserstationsgebäude und ein Kohlenschuppen erbaut. In Burg sind zur Vergrößerung des Bahnhofes, dessen Umbau demnächst erfolgen soll, die erforderlichen Erd-Arbeiten ausgeführt.

Mit dem Umbau des Berliner Bahnhofes wurde fortgefahren.

II. **Neue Bahnlinien.** Die Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-G. hat beschlossen, die Bahnstrecke von Burg bis Magdeburg durch Verlegung der bisherigen Linie zu verkürzen, in gerader Linie von Burg nach Neu-Gerwisch zu bauen und von da ab die Stammbahn mittelst einer unterhalb Magdeburg in der Nähe des Herrenkruges herzustellenden Elb-Ueberbrückung über die Neustadt Magdeburg in die Stadt Magdeburg einzuführen, daselbst vor dem Ulrichsthore einen neuen Bahnhof anzulegen und von dem letzteren aus die Bahn weiter über Nieder-Dodeleben und Eilsleben nach Helmstedt im Anschlusse an die von der Braunschweigischen Regierung von Helmstedt nach Braunschweig zu bauende Bahn zu führen, sowie die Zweigbahn von Eilsleben auf Schöningen zu leiten und von hier aus dem schon bestehenden Bahnplanum entlang nach Jerxheim zu führen, gleichzeitig auch von dem jetzigen Magdeburger Bahnhofe einen Anschluß an die Magdeburg-Helmstedter Bahn bei Sudenburg herzustellen.

Diese Projekte haben die höhere Genehmigung erhalten und ist demgemäß auf Grund des zwischen den beiden bei diesen Anlagen betheiligten Regierungen unterm 27. Mai 1868 abgeschlossenen Staats-Vertrages der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft unterm 14. Dezember 1868 von Seiten der Königl. Preuß. Regierung und unterm 18. Februar 1869 von Seiten der Herzogl. Braunschweigischen Regierung die Concession zum Baue und Betriebe der vorerwähnten Eisenbahn-Anlagen ertheilt.

Das zur Herstellung der neuen Bahn-Anlagen und zum Umbau des Berliner Bahnhofes erforderliche Anlage-Kapital ist auf 12 000 000 Thlr. bemessen und soll durch Ausgabe von 50 000 neuen Stamm-Actien à 100 Thlr. und durch 7 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen beschafft werden. Die Emission der neuen Stamm-Actien ist einstweilen noch ausgesetzt; dagegen sind die auf Grund des Privilegiums vom 11. Januar 1869 emittirten Prioritäts-Obligationen im Betrage von 7 000 000 Thlrn., welche vom 1. Januar 1869 mit 5 Proc. verzinst werden, begeben und der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt zum Course von 98% überlassen worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14b. Die Elbbrücken bei Magdeburg wurden am 19. August 1848 dem Betriebe übergeben.

234. Hierin sind 11 283 Thlr. Abgaben, Lasten und Renten (einschließlich der Magdeburger Bahnhofsrente) enthalten.

244. Diese Summe repräsentirt die Kosten der An- und Abfuhr der Güter incl. der Erhaltung der Roll- und Stadtgüterwagen.

290 u. 293. Nach dem Etat der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (und den vorliegenden statistischen Notizen) wird nur die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe gebucht. Uebereinstimmend hiermit haben die Einnahmen des Jahres 1867 . . 2 581 655 Thlr. und die Ausgaben 1 035 777 Thlr. betragen, welche Summen diesen Vergleichungen zu Grunde gelegt worden sind.

31. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

	Bahnkörper.	Betriebslänge.	Bahnkörper.	Betriebslänge.
	Meilen.		Meilen.	
1) Die **Stammbahn** mit den Strecken:				
a) Berlin-Stettin	17,338	17,83		
b) Stettin-Stargard	4,59	4,66		
c) Neustadt-Eberswalde-Wriezen	4,01	4,00		
d) Pasewalk-Mecklenburgische Grenze	3,05	3,20		
zusammen	. .	. .	29,308	29,69
2) Die **Hinterpommersche E.** mit den Strecken:				
a) Stargard-Belgard-Cöslin	17,94	18,01		
b) Belgard-Colberg (Bahnkörper incl. Colberger Hafenbahn)	4,89	4,79		
zusammen	. .	. .	22,83	22,80
3) Die **Vorpommersche E.** mit den Strecken:				
a) Angermünde-Anclam-Stralsund (Bahnkörper incl. Stralsunder Hafenbahn = 0,274 Meilen)	22,794	22,54		
b) Pasewalk-Stettin	4,92	5,56		
c) Züssow-Wolgast (Bahnkörper incl. Wolgaster Hafenbahn = 0,156 M.	2,506	2,37		
d) Hafenbahn bei Greifswald	0,23	—		
zusammen	. .	. .	30,45	30,47
Ueberhaupt			82,788	82,96

Den Durchschnittsberechnungen Kol. 86 ist die Länge des Bahnkörpers, allen übrigen dagegen die Betriebslänge zu Grunde gelegt worden.

II. Ueber die **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben** ist das Nähere in dem Jahrgange 1865 der Statistik S. 172 enthalten. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

III. **Bahn-Anlagen.**

a. **Stammbahn.**

Die im Jahre 1865 im Bau begonnene neue Bahnstrecke vom Personenbahnhofe über den neuen Central-Güterbahnhof bei Stettin bis zum Anschlusse an die alte Bahnstrecke wurde am 15. November 1868 dem Betriebe übergeben. Zu dem Bau-Kapital dieser Anlage hat der Bausends der Vorpommerschen Eisenbahn 1 200 000 Thlr. beigetragen, während der Rest der Bausumme den Fonds der Hauptbahn zur Last fällt.

Die Länge dieser neuen Bahnstrecke vom Personenbahnhofe bis zum Anschlusse an den alten Bahnkörper in der Richtung nach Stargard i. Pom. beträgt 830 Ruthen und ist, soweit sie nicht vom Bahnhofe eingenommen wird, zweigeleisig ausgeführt. Dieselbe enthält folgende Bauwerke:

1) Eine Wege-Unterführung am linken Oderufer auf eisernen Säulen und mit eisernem Oberbau, 180 Fuß lang.
2) Im Zusammenhange mit derselben eine 438 Fuß lange eiserne Brücke über die Oder auf massiven Pfeilern mit Gitterträgern nach Schwedlerschem System mit einer Drehbrücke zum Durchlassen der Schiffe.
3) Im Zusammenhange mit jener Brücke einen 1080 Fuß langen Viadukt, wie ad 1 construirt, welcher zum Schutze der neben der Bahn stehenden Gebäude mit einem tunnelförmigen Blechdache versehen ist.
4) Im Zusammenhange mit diesem Viadukt eine 357 Fuß lange Brücke, wie ad 2 construirt, über den Parnitzstrom (Oderarm).
5) Eine 1176 Fuß lange Fluthbrücke am jenseitigen Ende des Central-Güterbahnhofes mit 14 Oeffnungen, wie ad 2 construirt.

Auf dem Güterbahnhofe sind erbaut: 5 Drehscheiben, 2 Schiebebühnen, 1 Lokomotivschuppen für 2 Lokomotiven, 1 Wasserstation, 6 Güterschuppen mit 116 628 Quadratfuß Grundfläche, 1 Expeditions-Gebäude, 3 Lastkrähne und kleinere Bauwerke.

Die **Bahnhofs- und Neben-Geleise** (außer dieser neuen Bahnstrecke) sind um 487,4 Ruthen vermehrt worden. Auf der Strecke sind 2444 Ruthen Geleise durch Einlage stärkerer Schienen umgebaut.

An **Stationsbauten** sind ausgeführt: 1 Anbau am Empfangshause auf Bahnhof Stettin mit 19 270 Quadratfuß und ein solcher am Empfangshause zu Falkenberg mit 1102 Quadratfuß Grundfläche, 1 Beamten-Wohnhaus auf Bahnhof Niederfinow mit 1200, ein Güterschuppen auf Bahnhof Berlin mit 31 465 Quadratfuß Grundfläche, 11 Familien- und 6 Wärterhäuser auf der Strecke.

Dagegen sind abgebrochen: 1864,2 Ruthen Bahnhofs- und Bahngeleise auf der verlassenen Bahnlinie bei Stettin, 5 Güterschuppen daselbst, 1 Lokomotivschuppen, 1 Wasserstation, 1 Schiebebühne, 1 Drehscheibe, 1 hölzerne Brücke im Oderthale von 4481 Fuß Länge. Anderweitig sind abgebrochen: 15 Wärterhäuser auf der Strecke.

b. **Hinterpommersche Bahn.**

Die Bahnhofs- und Nebengeleise sind um 135 lfde. Ruthen vermehrt worden, dagegen sind 90 lfde. Ruthen

Geleise abgebrochen. Die Haltestelle Fritzow ist in einen Bahnhof umgewandelt und hat ein Empfangshaus und einen Güterschuppen erhalten.

c. Vorpommersche Bahn.

Die Hafenbahnen bei Stralsund und Wolgast sind um 28 resp. 12 Ruthen verlängert.

Auf Bahnhof Stralsund ist ein Beamten-Wohnhaus mit 1988 Quadratfuß Grundfläche erbaut.

IV. Betriebsmittel.

a. Stammbahn.

7 Lokomotiven haben an Stelle der Pumpen und Kondensations-Vorrichtung je 2 Injektoren erhalten.

In 5 Personenwagen mit Postcoupé's sind die Sitzplätze von 9 auf 17 Plätze III. Klasse vermehrt; 2 Personenwagen I. u. II. Klasse sind in Wagen I., II. u. III. Klasse umgeändert. Hierdurch sind die Sitzplätze III. Klasse um 80 vermehrt und 6 Sitzplätze I. und 32 Sitzplätze II. Klasse in Abgang gekommen.

Neu beschafft sind 84 vierrädrige bedeckte Güterwagen. 40 Güterwagen haben an Stelle der Blattfedern Gummizug-Vorrichtungen erhalten.

Ausrangirt sind: 1 vierrädriger, 18 achträdrige bedeckte und 1 sechsrädriger offener Güterwagen.

b. Hinterpommersche Bahn.

12 Lokomotiven haben an Stelle der Pumpen und Kondensations-Vorrichtung je 2 Injektoren erhalten. 10 Lokomotiven sind mit je 1 Exhaustor und 1 Nebenrohr zur Dampfausströmung versehen worden.

c. Vorpommersche Bahn.

14 Lokomotiven haben an Stelle der Pumpen und unter Wegfall der Kondensations-Vorrichtung je 2 Injektoren erhalten.

V. Ausnutzung der Wagen. Auf jede von den Personenwagen zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn . . .	6,07	Personenmeilen und eine Einnahme von	16,216 Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E.	3,65	„ „ „ „ „	9,585 „
„ „ Vorpommerschen E.	4,17	„ „ „ „ „	10,496 „

Auf jede von den Lastwagen (excl. der Arbeitswagen) zurückgelegte Achsmeile kamen durchschnittlich:

bei der Stammbahn . . .	27,55	Centnermeilen und eine Einnahme von	8,189 Sgr.
„ „ Hinterpommerschen E.	22,43	„ „ „ „ „	5,884 „
„ „ Vorpommerschen E. .	21,33	„ „ „ „ „	5,999 „

VI. Genossenschafts-Kassen. Die Beamten der Strecke Stettin-Stargard nehmen an einer besonderen Pensionskasse Theil, weil diese Strecke bis zum 1. Januar 1860 an die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet war und die von der Verwaltung derselben angestellten Beamten mit ihren bis dahin erworbenen Pensions-Ansprüchen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sind.

Außerdem besteht noch für die sämmtlichen Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahn (mit Ausnahme derjenigen der Strecke Stettin-Stargard) eine Sterbekasse, welche ult. 1868 mit einem Bestande von 35 548 Thlrn. abschloß und 2448 Mitglieder zählte.

VII. Neue Bahnlinien. Der Bahnkörper der 9 Meilen langen Abtheilung Cöslin-Stolp der Cöslin-Danziger Eisenbahn war am Jahresschlusse der Vollendung nahe, auch waren die Oberbau-Materialien zum größten Theile beschafft, der Oberbau theilweise gelegt und die Hochbauten zum Theil ausgeführt. Am 1. Juli 1869 ist diese Abtheilung dem Betriebe übergeben worden. Auf der Abtheilung Stolp-Danzig waren ult. 1868 die Erdarbeiten und die Brückenbauten größtentheils in Angriff genommen.

VIII. Erläuterungen zu den Tabellen.

Zu Kol.

Alle 3 Linien.

11. Die Bahn- und Betriebslängen sind ad I dieses Berichts spezifizirt.

Stammbahn.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig die Strecken:

Berlin-Angermünde (mit Einschluß der Bahnhöfe)	18 911,4	Ruthen,
bei Bahnhof Caselow von Station 13,31—13,36	114,5	„
von der Abzweigung der Vorpommerschen Bahn bei Stettin bis zum Bahnhofe bei Stettin	1186,4	„
vom Personenbahnhofe Stettin (mit Einschluß desselben) über den Güterbahnhof bis Station 0,39 in der Richtung nach Stargard	1101,3	„
vom Bahnhof Finkenwalde bis zum Bahnhof Alt-Damm, von Station 0,91 bis 1,16	500,0	„
zusammen	21 813,6	Ruthen
	= 10,91	Meilen.

32, 39 u. 40. Da die Geleise mehrmals vor ihrer gänzlichen Abnutzung mit schwereren Schienen versehen worden und in den früheren Jahren die erforderlichen Ermittelungen unterlassen sind, so können Angaben über die bis jetzt stattgefundene Erneuerung des Oberbaues nicht gemacht werden.

Vorpommersche K.

78c. Hierin sind auch die Kosten der Futtermauern und der Wege-Unter- und Ueberführungen enthalten.

80b. Ebenso hier die Kosten der Wärter-Etablissements.

82. Hierin sind 1 200 000 Thlr. Beitrag zum Bau des Central-Güterbahnhofes bei Stettin enthalten.

Stammbahn.

85. Hierin ist auch der Beitrag von 1 200 000 Thlrn. aus dem Baufonds der Vorpommerschen Bahn zum Bau des Central-Güterbahnhofes bei Stettin enthalten.

87a. Von diesen Actien waren am Jahresschlusse 9 074 000 Thlr. begeben.

Hinterpommersche E.

89. Außerdem garantirt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ½ Proc. Zinsen, so daß die Verzinsung der Obligationen 4 Proc. beträgt.

Vorpommersche E.

96d. Außerdem ist noch ein vierrädriger Salonwagen vorhanden, dessen Anschaffungskosten (3000 Thlr.) in Kol. 114a mitenthalten sind.

Alle 3 Linien.

120. Dies sind die Anschaffungskosten der Reserve-Achsen (cfr. Kol. 108).

137a. Dies sind die Kosten des verbrauchten Brennmaterials, während in Kol. 238 die sich in Folge der Reparition (siehe ad II dieses Berichts resp. Statistik pro 1865 S. 172) ergebenden Beträge aufgeführt sind.

156 u. 157. Bei Berechnung der Wagenmiethen der verschiedenen Bahnlinien werden die residuarischen Beträge ermittelt und ausgezahlt. Die betreffende Miethe für die Gesammtleistungen kann daher nicht angegeben werden.

172a. Hierin ist das für den eigenen Bedarf transportirte Quantum Steinkohlen nicht enthalten.

219. Die hier aufgeführten Summen enthalten:

bei der	Stammbahn. Thlr.	Hinterpommerschen E. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Ueberschuß aus dem telegraphischen Depeschen-Verkehre	2 450	620	1 110
Miethe für die Transportmittel	19 094	11 916	31 544
Insgemein, Pächte, Miethen, Zinsen	31 542	10 725	7 396
Erstattungen in Folge Repartition der Kosten für die Unterhaltung der Transportmittel	—	4 891	—
zusammen	53 086	28 152	40 050

234. Von den hier aufgeführten Summen kommen auf:

Heizung, Reinigung, Erleuchtung der Lokale und Erleuchtung der Bahnhöfe und der Bahn	18 289	6 115	9 649
Extraordinaire Ausgaben	635	475	2 032
zusammen	18 924	6 590	11 681

238, 239 u. 241. Dies sind die Kosten der verbrauchten Materialien, während der Arbeitslohn in Kol. 237 mitenthalten ist.

249. Hier sind aus dem zu Kol. 156 u. 157 angegebenen Grunde nur die residuarischen Beträge der Wagenmiethen angegeben.

252. Hiervon kommen auf:

bei der	Stammbahn. Thlr.	Hinterpommerschen E. Thlr.	Vorpommerschen E. Thlr.
Tagelohn der Gepäckträger, Arbeiter in den Materialien-Depots, diverser Bahnhofs-Arbeiter, Unterstützungen der Arbeiter, Kranken- und Sterbe-Kasse	13 935	4 820	6 016
Erleuchtung der Lokale und für Geräthe	14 465	5 003	6 245
Abgaben, Versicherungsprämien für Gebäude, Geräthe und Materialien und auf extraordinäre Ausgaben	5 048	1 746	2 179
zusammen	33 448	11 569	14 440

Hinterpommersche E.

270a. Außerdem hat zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Staat 302 898 Thlr. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft 54 346 Thlr. beigetragen.

Vorpommersche E.

270a. Außerdem sind zur Verzinsung des Anlage-Kapitals aus der Staatskasse 379 042 Thlr. gezahlt.

Alle 3 Linien.

283a. Diese Summen sind bereits in den Ausgaben Kol. 224 (theilweise) und 225—228 enthalten.

283b. Ebenso sind die hier aufgeführten Summen bereits in den Ausgaben Kol. 246 u. 247 enthalten.

284. Außerdem waren am Jahresschlusse Materialien im Bestande verblieben, deren Werth betrug: bei der Stammbahn 60 173 Thlr., bei der Hinterpommerschen E. 25 260 Thlr., bei der Vorpommerschen E. 24 641 Thlr.

32. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der Strecke Breslau-Waldenburg sind 902,6 lfde. Ruthen und auf der Strecke Liegnitz-Frankenstein 4 365 lfde. Ruthen 4½" hohen Schienengestänges durch 5" hohe 21 Fuß lange Schienen ersetzt worden. Außerdem wurden auf den Stationen Breslau, Schmolz, Canth und Ingramsdorf zusammen 294 lfde. Ruthen 4" hohe Schienen durch 5" hohe ersetzt.

Auf der Abtheilung Breslau-Waldenburg wurde eine in der Nähe der Station Canth in Folge nasser Witterung entstandene Abrutschung von circa 200 □Ruthen regulirt. In den auf dieser Abtheilung befindlichen eisernen Brücken wurden 29 Stück neue Balken, sowie der Bohlenbelag derselben durch 2725 Quadratfuß Bohlen ergänzt. 75 Wege-Uebergänge sind durch theilweise Ergänzung des Bohlenbelags mit 6313 Quadratfuß Bohlen hergestellt und zwei neue Drahtzugbarrièren errichtet worden.

Die Wärterbuden wurden um 10 Stück vermehrt.

Zur Unterhaltung der beiden Viadukte bei Schweidnitz waren unter Anderem 214 Stück neue kieferne Balken und 3201 Quadratfuß 3" ſtarke Bohlen erforderlich.

Im Monat Oktober 1868 iſt der Bau des zweiten Geleiſes zwiſchen Königszelt und Altwaſſer begonnen worden und ſind die Durchläſſe, ein Theil der Erdarbeiten und der größere Theil der Felsſprengung bereits vollendet, die größeren und kleineren Brücken in Angriff genommen.

Sämmtliche Drahtzugbarrièren ſind zum Selbſtöffnen eingerichtet und ſämmtliche Kommunikationswege mit neuen Warnungstafeln verſehen worden.

2. **Stationsbauten.** Die Büreau-Lokalitäten und mehrere Dienſtlokale und Wohnungen wurden erweitert reſp. renovirt. In Königszelt wurde die Erweiterung des Empfangs-Gebäudes in Angriff genommen, in Jauer eine neue Viehrampe errichtet und in Reichenbach der Lokomotivſchuppen neu gedeckt.

II. **Induſtrielle Anlagen.** In der Werkſtätte zu Breslau ſind im Jahre 1868 durchſchnittlich 107 Arbeiter beſchäftigt geweſen; dieſelben haben an Löhnen 32 674 Thlr. erhalten.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 6 Stück dreifach gekuppelte Lokomotiven und Tender, 6 Vieh- und Pferdewagen vermehrt. Alsdann iſt durch Umbau eines bedeckten Güterwagens noch ein Pferdewagen hinzugekommen, wogegen ſich die bedeckten Güterwagen durch Ausrangirung um einen und durch Umbau um einen, zuſammen um 2 und die Zahl der offenen durch Ausrangirung achträdriger Fahrzeuge um 19 Stück vermindert hat.

IV. **Perſonen-Verkehr.** Vom 15. März 1868 ab wurden Tagesbillets mit 24ſtündiger Gültigkeit für die Wochentage und mit 3tägiger Gültigkeit für die Sonn- und Feſttage ausgegeben.

Kranke oder durch andere Gründe an der Benutzung gewöhnlicher Perſonenwagen verhinderte Perſonen werden auf beſonderen Antrag in gedeckten Güterwagen zum Preiſe von 7½ Sgr. pro Achſe und jede angefangene Meile nebſt ihrem Bett befördert.

Auch iſt bei Reiſen einzelner Perſonen die Einſtellung und Benutzung eigener, wie fremder Salon- und Gepäckwagen geſtattet. Erhoben wird für die Einſtellung eines Salonwagens das tarifmäßige Perſonengeld I. Wagenklaſſe nach der Anzahl der im Wagen mitreiſenden Perſonen, mindeſtens aber 2½ Thlr. pro Meile, und für die Einſtellung eines Gepäckwagens 25 Sgr. pro Meile. Gepäck, Equipagen, Pferde und Hunde dieſer Perſonen unterliegen der gewöhnlichen Tarifbeſtimmung.

V. Der **Güter-Verkehr** wurde durch Ausdehnung des direkten Verkehrs erweitert und für mehrere Artikel Spezial-Tarife eingeführt.

VI. **Genoſſenſchafts-Kaſſen.** Außer der Beamten-Penſions-Kaſſe (Kol. 346—365 der Tabellen) beſteht ſeit dem 1. Februar 1864 ein beſonderer Sterbekaſſen-Verein unter den Beamten und Arbeitern. Für jeden Sterbefall werden 50 Thlr. Unterſtützung gezahlt, welche von den Mitgliedern beigetragen werden.

Für die Werkſtatts-Arbeiter beſteht ſeit längerer Zeit unter Aufſicht des Direktoriums eine Kranken- und Unterſtützungs-Kaſſe, welche ult. 1868 mit einem Beſtande von 1398 Thlrn. abſchloß.

VII. **Neue Bahnlinien.** In der General-Verſammlung der Actionäre vom 27. Mai 1867 iſt die Erweiterung des Unternehmens durch Fortführung der Frankenſtein-Liegnitzer Bahnlinie über Grünberg und Glogau nach Rothenburg (Anſchlußpunkt an die Märkiſch-Poſener Eiſenbahn) beſchloſſen worden. Nachdem die Conceſſion ertheilt, haben am 17. Dezember 1868 die Erdarbeiten auf der Strecke Liegnitz-Glogau im Liegnitzer Stadtforſte bei Neurode begonnen.

Ferner iſt durch Beſchluß der außerordentlichen General-Verſammlung vom 7. September 1868 der Verwaltungsrath der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiſenbahn Geſellſchaft ermächtigt, die Eiſenbahn von Rothenburg bis Swinemünde fortzuführen.

VIII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Einſchließlich dreier ſtellvertretender Mitglieder.

5. Der Betriebs-Direktor bezieht neben ſeinem Gehalte eine Tantième von ½ Proc. des über 5 Proc. betragenden Reingewinns.

31. Von den Schienen liegen die leichten 16 und die ſchweren 5 Jahre.

71a. Außerdem ſind noch 11 transportable Apparate vorhanden.

75. Für die Liegnitz-Rothenburger Bahn (ſiehe ad VII dieſes Berichts) ſind 5 300 000 Thlr. und für die Anlage des Doppelgeleiſes zwiſchen Königszelt und Altwaſſer, ſowie zu Meliorationen des alten Unternehmens 1 200 000 Thlr. conceſſionirt. Dieſes Kapital iſt in Höhe von 3 400 000 Thlrn. in Stamm-Actien und 3 100 000 Thlrn. in Prioritäts-Obligationen emittirt, hierin aber nicht enthalten.

85. Außerdem ſind für den Bau der neuen Bahnſtrecke Liegnitz-Rothenburg einſchließlich der Anlage des Doppelgeleiſes zwiſchen Königszelt und Altwaſſer bis ult. 1868 zuſ. 709 233 Thlr. und für den Bau der Bahn von Rothenburg bis Swinemünde 4831 Thlr. verausgabt.

159. Hierunter befinden ſich 54 716 Perſonen, welche auf Tagesbillets befördert ſind.

160. Desgl. hierunter 393 490 Perſonen.

162. Hierunter ſind 37 494 Militair-Perſonen und 125 Poſt-Freipaß-Inhaber.

171 u. 174. Von den hier aufgeführten Gütern wurden 9 116 Ctr. frachtfrei befördert. Davon ſind 4 054 Ctr. im Binnenverkehre befördert, 52 Ctr. im direkten Verkehre aufgegeben und 5 010 Ctr. im direkten Verkehre angekommen.

177a. Hierin ſind 34 Leichen und 47 Militair-Fahrzeuge enthalten.

201b u. c. Für die auf Tagesbillets beförderten Perſonen wurden eingenommen: 26 826 Thlr in der 2. Klaſſe und 106 604 Thlr. in der 3. Klaſſe.

201e. Für Militair-Perſonen wurden 11 957 Thlr. vereinnahmt.

214a. In der hier aufgeführten Einnahme sind enthalten: 231 Thlr. für beförderte Leichen und 165 Thlr. für Militairfahrzeuge.

283a. Diese 4930 Thlr. repräsentiren die Differenz zwischen Nominal- und Courswerth verkaufter Effekten.

33. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, sowie über den Fahrdienst auf der 0,4 Meilen langen Verbindungsbahn in Frankfurt a. Main enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 172 spezielle Mittheilungen.

Auf der Frankfurter Verbindungsbahn wurden im Jahre 1868 vor 1536 Zügen 1512 Nutz- und 97 122 Wagen-Achsmeilen zurückgelegt. Hiermit wurden befördert: zwischen dem Frankfurt-Hanauer Bahnhofe und den Westbahnen 2 770 744 Ctr., zwischen den Bahnhöfen und dem Mainhafen 601 157 Ctr., sowie gratis von den Bahnhöfen nach dem Zollhofe 259 428 Ctr., demnach in Summe 3 631 329 Ctr. Die Zunahme gegen das Vorjahr beträgt 856 045 Ctr. = 30,35 Proc. Sämmtliche Frachtgüter haben 3 201 036 Centnermeilen zurückgelegt. Die Einnahmen aus diesem Frachtgut-Transporte und einigen anderen Beförderungen haben 11 187 Thlr. betragen, d. i. 1766 Thlr. = 18,74 Proc. mehr, wie im Vorjahre. Eingenommen sind durchschnittlich pro Centner Frachtgut 1,092 Pfge. Die Ausgaben für diesen Fahrdienst sind wegen theilweiser anderweitiger Verwendung der Lokomotiven und des Personals nicht genau auszuscheiden und können etwa auf 7500 Thlr. geschätzt werden.

Die auf der Verbindungsbahn zurückgelegten Nutzmeilen, das Quantum und die Kosten des dabei verbrauchten Brenn- und Schmiermaterials (6505 Ctr. Kohlen und Holz im Werthe von 1900 Thlrn., sowie Schmier- und Putz-Materialien im Werthe von 200 Thlrn.), ferner die Ausgaben für das dabei verwendete Dienst-Personal und die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen, sowie andere Nebenkosten sind in den correspondirenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 121c, 122, 123c, 124c, 125, 129, 135, 137, 144b, 148, 237, 238, 239, 241, 246a u. b, 249, 253, 254a u. b, 264 und 265a u. b) enthalten. Ebenso sind die Einnahmen aus dem Verbindungsbahn-Fahrbetriebe in den entsprechenden Kolonnen der Hauptbahn (Kol. 219, 220. 221a u. b und 222c) enthalten. Dagegen sind die zurückgelegten Wagen-Achsmeilen und die beförderten Güter in den Kol. 152, 153, 170—174, 183c u. d, 184, 188c u. d, 189 u. 190b außer Berücksichtigung geblieben.

II. **Bahn-Anlagen.** Zur Aufnahme des mit der Vollendung der Vebra-Hanauer Bahn (am 15. Dezember 1868) der Frankfurt-Hanauer Bahn zufließenden Norddeutschen Verkehrs wurde eine bedeutende Ausdehnung der bestehenden Einrichtungen unerläßlich.

Die Vervollständigung der Bahn-Anlagen umfaßt hauptsächlich: die Anlage des zweiten Geleises zwischen Frankfurt und Hanau mit einem besonderen eisernen Oberbau der Brücken über den Kinzigfluß und Saligsbach, die Erweiterung des Frankfurter Bahnhofes vorzugsweise für den Güterverkehr mit Rangir- und Abstell-Geleisen, 2 großen u. 1 kleineren Güterschuppen, Büreau's für die Güter- und Steuer-Expeditionen, die Umänderung des derzeitigen Bahnhofes zu Hanau in eine Personen-Station und die Anlage eines eigenen Güterbahnhofes daselbst mit den nöthigen Veränderungen in dem zwischen beiden liegenden Zollhofe, die Erbauung einer massiven Central-Lokomotiv-Remise für 8 Lokomotiven, sowie die Aufstellung provisorischer Lokomotivschuppen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 5 Lokomotiven, 4 Personenwagen I. u. II. Klasse, 6 Gepäck- und 25 bedeckte Güterwagen vermehrt, von denen jedoch nur die letzteren im Jahre 1868 in Benutzung genommen wurden.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse besteht für die Arbeiter der Reparatur-Werkstätte ein auf Gegenseitigkeit begründeter Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher durchschnittlich 90—100 Mitglieder zählte, 433 Thlr. vereinnahmte, an 70 Mitglieder und an Kosten 268 Thlr. verausgabte und am Jahresschlusse 657 Thlr. besaß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

10b. Dies ist die von der Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachtete Strecke von der Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg.

15—74. Die Beschreibung der Bahn bezieht sich nur auf die eigene Strecke von Frankfurt a. M. bis zur Landesgrenze bei Kahl.

83. Diese Summe enthält auch die Kosten des zweimaligen Umbaues der Betriebsmittel (einmal vom Vereins-System auf das Niederpuffer- und Bremssystem der Bayerischen Staatsbahnen und dann wieder auf Ersteres zurück) von 71 214 Thlrn.

96d. Außerdem sind noch zwei zusammengehörige Gallawagen für Allerhöchste Herrschaften vorhanden.

113—116. Dies sind die wirklichen Anschaffungskosten ohne Berücksichtigung der Ausgaben von 71 214 Thlrn. für den zweimaligen Umbau.

121c, 123c u. 124c. Hierin sind auch die Leistungen auf der Frankfurter Verbindungsbahn enthalten.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen entfallen 34 605 auf die Hauptbahn und 1512 auf die Verbindungsbahn.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden „Tannenzapfen" verbraucht.

129b u. c u. 135. Der Gesammt-Verbrauch an Kohlen hat betragen: auf der Hauptbahn 50 013 Ctr. und auf der Verbindungsbahn 6505 Ctr. Der Durchschnitts-Verbrauch pro Nutzmeile beträgt auf der Hauptbahn 144,5 Pfd. und auf der Verbindungsbahn (mit täglich nur 4 Fahrten à 1 Meile, aber lang andauerndem Rangirdienst) 430,2 Pfd.

Pro Achsmeile wurden verbraucht: für die Hauptbahn 3,293 Pfd. und für die Verbindungsbahn 6,709 Pfd.

137. Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials haben betragen:

für die Hauptbahn 13 727 Thlr. überhaupt, 11,90 Sgr. pro Nutz- und 3,23 Pfge. pro Achsmeile,
" " Verbindungsb. 1 781 " " 35,34 " " " " 6,60 " " "

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen kann nicht angegeben werden, weil die von den Post- und Gepäckwagen zurückgelegten Achsmeilen nicht besonders notirt werden, überhaupt spezielle Notizen über die Leistungen und Ausnutzung der Wagen nicht vorhanden sind.

147. Die Verwendung der offenen Güterwagen zu Material-Transporten wird nicht notirt.

152a. Außerdem sind auf der Verbindungsbahn 97 122 Achsmeilen zurückgelegt worden.

153a. Einschließlich der vorerwähnten Achsmeilen würde deren Gesammtzahl 1 618 169 betragen.

165 u. 166b. Das Freigewicht im Lokal-Verkehre à 40 Pfd. und im direkten Verkehre mit Preußen, Sachsen und Oesterreich à 50 Pfd. pro Person wird nicht notirt.

219. Hierin sind 11 187 Thlr. Einnahmen für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn (siehe ad I dieses Berichts) enthalten.

223. Dies sind nur die Besoldungen des Bahn-Ingenieurs und der 4 Bahn-Aufseher. (Siehe Erläuterung zu Kol. 237.)

224. Die Erneuerungskosten eines Theils des Geleises (13 249 Thlr.) und von 6 Drehscheiben (3785 Thlr.) erscheinen in Kol. 283a.

226. Hierin sind 256 Thlr. Kosten der Unterhaltung der Mobilien und 1002 Thlr. Unterhaltungskosten der äußeren Bahnhofs-Anlagen enthalten.

231. Die verschiedenen Steuern (einschließlich 4286 Thlr. Eisenbahnsteuer) betragen 4640 Thlr. und die Feuerversicherungs-Prämien 1882 Thlr.

234. Diese Summe repräsentirt den Antheil an den Unterhaltungskosten des mit der Bayerischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich benutzten Bahnhofes in Aschaffenburg.

237. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Besoldungen des Bahnbewachungs-Personals (Bahn- und Weichenwärter und deren Ablösung).

237—253. Hierin sind überall die Kosten für den Fahrdienst auf der Verbindungsbahn mit einbegriffen.

243. Dies sind die Kosten der Beleuchtung der Stationen, Wagenzüge und der Bahn, sowie die Unterhaltungskosten der Laternen.

245. Hier sind die Kosten des Betriebes der mechanischen Reparatur-Werkstätte aufgeführt.

248. In dieser Summe sind die Gesammtkosten der Heizung der Stationen und Bahnwärterhäuser, sowie die Unterhaltung der Feuerstellen enthalten.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

252. Die hier aufgeführte Summe enthält: die Kosten der Anschaffung und Instandhaltung verschiedener Geräthschaften und Materialien (1946 Thlr.), die Vergütigung für gemiethete Lokomotiven und Wagen (6818 Thlr.), die Unkosten durch Unfälle (687 Thlr.), Porto und kleine Ausgaben (645 Thlr.) und Pensions-Aufbesserungen (562 Thlr.).

266a u. b. Mit Rücksicht auf das in den Bemerkungen zu Kol. 223, 224, 231, 237, 243, 245, 248 u. 252 Gesagte sind diese Procentsätze zu correcten Vergleichungen mit denen anderer Bahnen nicht durchweg geeignet.

268a. Dem Betriebs-Ueberschusse von . . . . . 149 791 Thlr.
treten hinzu: verschiedene Einnahmen an Zinsen mit . . . . . 3 118 „
und ein von der Hessischen Ludwigsbahn zu leistender vertragsmäßiger Zuschuß von . . . 2 104 „
so daß in den Kol. 270—275 . . . . . 155 013 Thlr.
als verwendet nachgewiesen sind.

282. Diese 17034 Thlr. wurden aus dem Betriebs-Ueberschusse zur Erneuerung eines Theils des Geleises und von 6 Drehscheiben überwiesen. (Siehe Kol. 224 u. 275.)

295. Diese Verminderung ist eine Folge der sehr vermehrten Ausgaben für die Vorkehrungen zur Aufnahme des Norddeutschen Verkehrs durch die Betriebs-Eröffnung der anschließenden Hebra-Hanauer Bahn. (Siehe ad II dieses Berichts.)

34. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im Jahre 1868 den ökonomischen Betrieb der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn geleitet, während der technische Betrieb von der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft selbstständig ausgeführt wurde.

Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1864 der Statistik S. 219 enthalten.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

15. Auf der Strecke Itzehoe-Glückstadt hat der Bahndamm eine Kronenbreite von 14 Fuß und auf der Strecke Glückstadt-Elmshorn 20 Fuß.

196—200. Privat-Depeschen-Verkehr findet auf der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn nicht statt.

234. In dieser Summe ist der an die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft gezahlte Antheil an den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung des Bahnhofes Elmshorn, welche nach den diese Station berührenden Zügen repartirt werden, im Betrage von 3855 Thlrn. mitenthalten.

255. Desgleichen hier der an dieselbe gezahlte Antheil an den Kosten des mit derselben gemeinschaftlichen Hauptbüreaus, welche nach den Einnahmen repartirt werden, im Betrage von 1400 Thlrn.

35. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Hessischen Ludwigsbahn umfaßt:

A. folgende 3 im Centralbahnhofe Mainz sich vereinigende Linien:

1) die Rheinbahn a) von Mainz über Oppenheim nach Worms resp. der Landesgrenze . .	6,29	Meilen,
b) = Mainz über Ingelheim nach Bingen	4,28	=
2) die Main-Rhein-Bahn von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg	9,91	=
3) die Main-Bahn von Mainz (Bischofsheim) nach Frankfurt a. M. (Einmündung in die Main-Neckar-E.)	3,54	=
nebst der mit der Main-Neckar-E. gemeinschaftlich benutzten Strecke von der Einmündung in dieselbe bis Frankfurt a. M.	0,39	=
B. die Worms-Alzeyer Bahn von	3,97	=
zusammen	28,36	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** Zur Anlegung des zweiten Geleises zwischen Bischofsheim und Darmstadt auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg wurde die nöthige Verbreiterung des einspurigen Bahnkörpers vorgenommen. Auf derselben Bahnstrecke erhielten die Stationen Rauheim und Messel Ausweichen und Seitengeleise, die Station Groß-Gerau ein zweites Ausweichegeleise und Messel eine Verladerampe.

Auf der Bahnstrecke Mainz-Worms wurde das Stationsgebäude zu Nierstein durch einen Anbau erweitert und eine Verbreiterung des Bahndammes zu Einrichtungen für den Güterverkehr vorgenommen.

In der Station Raunheim wurde eine Verladerampe erbaut.

In dem Centralbahnhofe zu Mainz wurde eine Vergrößerung des Wartesaals III. Klasse durch Vereinigung desselben mit dem anstoßenden Saale vorgenommen und ferner ein Schuppen für den Getreideverkehr errichtet.

Telegraphen. Die Verbindung sämmtlicher Hauptstationen durch Morsésche Farbschreiber wurde im Jahre 1868 vollendet und außerdem in Folge Vereinbarung mit der Telegraphen-Direktion des Norddeutschen Bundes die Stationen Mainz, Bingen und Worms mit den gleichnamigen Stationen des Staats-Telegraphen in direkte telegraphische Verbindung gesetzt. Mit dem Schlusse des Jahres 1868 kam das „Reglement über die Benutzung der innerhalb des Norddeutschen Bundes gelegenen Eisenbahn-Telegraphen" auch für die Hessische Ludwigsbahn zur Geltung. Dieselbe ist nunmehr berechtigt, Privat-Depeschen von und nach ihren sämmtlichen Stationen (excl. Frankfurt a. M. und Aschaffenburg) zu befördern.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 5 Personenwagen I. u. II. Klasse, 4 desgl. III. Klasse, 7 Reisegepäckwagen mit Kabinets und 10 offene Güterwagen zum Transport von Langholz und dergl. vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Die Vorarbeiten der neu projektirten Bahnlinien wurden beendigt und die Richtungen dieser Linien definitiv festgestellt. Diese Linien sind folgende:

a) in der Provinz Rheinhessen,

1) Linie Mainz-Alzey-Grenze bei Kirchheimbolanden,
2) = Alzey-Bingen mit Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim,
3) = von Monsheim nach der Grenze gegen Grünstadt,
4) = = = über Wachenheim nach der Grenze gegen Marnheim.

Erstere Linie zweigt von der Mainz-Binger Bahn unterhalb Mainz ab, zieht über Gonsenheim, Nieder-Olm, Wörrstadt und Armsheim nach Alzey und von dort über Wahlheim nach der Bayerischen Grenze gegen Kirchheimbolanden. Diese Linie erhält eine Länge von 6,97 Meilen und als Maximum der Steigungen 1:80.

Die Linie ad 2 von Alzey nach Bingen hat mit der Mainz-Alzeyer Linie die Strecke von Alzey bis Armsheim gemeinschaftlich und zieht dann von Armsheim über Sprendlingen und Gensingen nach Kempten, von wo sie parallel mit der Mainz-Binger Bahn bis Bingen geführt wird. Diese Bahn hat eine Länge von 4,50 Meilen, von denen auf die gemeinschaftliche Strecke von Alzey bis Armsheim 1,04 Meilen entfallen. Die stärkste Steigung beträgt 1:100.

Die Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim hat eine Länge von 0,74 Meilen mit Maximalsteigungen von 1:80.

Die beiden Strecken von Monsheim nach der Grenze erhalten 0,34 und 0,53 Meilen Länge und als stärkste Steigung 1:120.

b) in der Provinz Starkenburg,

1) Linie von Worms nach Bensheim,
2) = Darmstadt, Gernsheim, Hofheim mit Einmündung in die vorige Linie (Riedbahn),
3) = von Darmstadt über Reinheim, Wiebelsbach und Höchst nach Erbach mit Zweigbahn von Wiebelsbach nach Babenhausen (Odenwaldbahn).

Die Worms-Bensheimer Bahn berührt die Orte Hofheim, Bürstadt und Lorsch und schließt sich in Bensheim an die Main-Neckarbahn an. Die Verbindung über den Rhein bei Worms wird durch eine Trajekt-Anstalt hergestellt. Diese Bahn erhält eine Länge von 3,25 Meilen und 1:200 als stärkste Steigung.

Die Riedbahn führt von Darmstadt über Griesheim, Gernsheim und Biblis nach Hofheim, woselbst sie in die Worms-Bensheimer Bahn einmündet und mit dieser gemeinschaftlich nach Worms geführt wird. Diese Linie hat von Darmstadt bis Hofheim eine Länge von 5,13 Meilen und als stärkste Steigung 1:200.

Die Odenwaldbahn geht von Darmstadt über Traisa, Ober-Ramstadt, Reinheim, Wiebelsbach, Höchst, König und Michelstadt bis Erbach und von Wiebelsbach über Groß-Umstadt nach Babenhausen, woselbst sie in die Mainz-Aschaffenburger Bahn einmündet. Diese Bahn erhält eine Länge von 8,86 Meilen und als Maximum der Steigung 1:80

Die Ausführung der Mainz-Alzeyer, Alzey-Binger und Odenwaldbahn erfordert bedeutende Erdarbeiten und die Herstellung eines Tunnels von 100 Ruthen bei der Mainz-Alzeyer Bahn und zweier Tunnels von 60 und 320 Ruthen Länge bei der Odenwaldbahn.

Bei dem Uebergange über das Selzthal bei Alzey wird für die beiden Bahnen von Alzey nach der Grenze und nach Worms die Ausführung eines Viadukts mit 5 Oeffnungen von je 32 Fuß lichter Weite erforderlich. Außerdem sind noch größere Brücken über die Selz, Gersprenz und Mümling zu errichten.

Der Bau der übrigen Strecken hat keine Schwierigkeiten, indem die Erdarbeiten nicht bedeutend und von Kunstbauten nur die Brücken über die Weschnitz anzuführen sind.

Nachdem im Frühjahre 1868 die Concession zur Erbauung der vorbeschriebenen Bahnlinien ertheilt war, wurden die Linien definitiv abgesteckt, nivellirt und vermessen und die Projekte ausgearbeitet.

Durch die Bereitwilligkeit der betreffenden Gemeinden war es möglich, den Bau der Riedbahn schon im Frühjahre zu beginnen und den Bahnkörper bis zum Schlusse des Jahres 1868 von Darmstadt bis Gernsheim ganz, und von dort weiter nahezu fertig herzustellen. Auf eine Länge von 2 Meilen von Darmstadt bis Wolfskehlen konnte noch das Geleise gelegt werden. Ebenso kamen die Erdarbeiten und Kunstbauten der Strecke vom Rheine bis Bensheim im Sommer zur Ausführung und wurden nahezu vollendet.

Auf den übrigen Bahnstrecken konnten wegen spät erfolgter Genehmigung der Richtung der Bahnen nur noch die schwierigsten Arbeiten gegen Ende des Jahres zur Vergebung kommen. Mit der Ausführung des großen Tunnels der Odenwaldbahn wurde im August 1868 begonnen und 4 Förderschichten abgeteuft.

Die Arbeiten des Tunnels der Mainz-Alzeyer Bahn wurden im Oktober begonnen und noch 200 laufende Fuß Sohlenstollen hergestellt.

Das für die vorstehend genannten Bahnlinien unter Bewilligung langer Lieferfristen in Bestellung gegebene Transportmaterial besteht aus 8 sechsrädrigen Tender-Lokomotiven mit 2 gekuppelten Achsen, 19 sechsrädrigen Lokomotiven mit 2 gekuppelten Achsen für Personen- und Güterzüge, 5 achträdrigen schweren Lastzugs-Maschinen (sämmtliche Räder gekuppelt), 20 Personenwagen I. u. II. Klasse, 20 dergl. I., II. u. III. Klasse, 60 dergl. III. Klasse, 18 Gepäck-, 120 bedeckte u. 220 offene Güterwagen und 30 Langholzwagen.

V. Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

5. Die Betriebsleitung erfolgt durch 4 Oberbeamte resp. Ressort-Vorstände, für die Bahnverwaltung durch den Ober-Ingenieur, für die Maschinen- und Wagenverwaltung durch den Ober-Maschinenmeister, für den Fahrdienst durch den Betriebs-Inspektor und für den Güterdienst durch den Güter-Inspektor.

   Die oberste Leitung ist in den Händen des Verwaltungsraths.

13. Doppelgeleisig sind die Strecken: Mainz-Bingen (4,26 Meilen), Gustavsburg-Bischofsheim (0,55 M.) und von Worms bis zur Grenze (0,42 M).

14. Die Betriebs-Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt:

am 23. März 1853 Mainz-Oppenheim,	am 17. Oktober 1859 Mainz-Bingen,
„ 7. August 1853 Oppenheim-Osthofen,	„ 27. Dezember 1859 Bingen-Bingerbrück,
„ 24. „ „ Osthofen-Worms,	„ 3. Januar 1863 Mainz (Bischofsheim)-Frankfurt a/M.,
„ 23. November 1853 Worms-Landesgrenze,	„ 5. Dezember 1864 Worms-Monsheim u.
„ 1. August 1858 Mainz-Darmstadt,	„ 18. April 1867 Monsheim-Alzey.
„ 2. Dezember 1858 Darmstadt-Aschaffenburg,	

29. u. 30. Auf der alten Bahnstrecke Mainz-Worms wurden Schienen von 20,7 Pfd. pro laufenden Fuß gelegt, während auf den übrigen Strecken solche von 21,3 Pfd. pro lfdn. Fuß gelegt wurden. Erstere werden nach und nach ausgewechselt.

   Das Geleise auf der Rheinbrücke und den Auffahrten zu derselben wurde von Puddelstahlschienen von Funke und Elbers in Hagen hergestellt.

   Die leichten Schienen liegen theilweise noch in Seitengeleisen und Wagenhallen.

31 u. 32. Die Schienen liegen auf der Strecke:

Mainz-Worms . .	15 Jahre und sind bis jetzt ausgewechselt	25	Proc.
Mainz-Aschaffenburg	10 „ „ „ „ „ „	25,3	„
Mainz-Bingen und zwar im ersten Geleise 9 Jahre, im zweiten Geleise durchschnittlich 5 Jahre, ausgewechselt sind bis jetzt		10,1	„
Auf der Strecke Bischofsheim-Frankfurt liegen die Schienen 5 Jahre und sind bis ult. 1868 ausgewechselt		1,1	„

   Auf der Strecke Worms-Alzey wurden nur wenige Schienen bis jetzt ausgewechselt.

39 u. 40. Auf der Strecke Mainz-Worms wurden nur nicht imprägnirte eichene Schwellen gelegt, von denen seit 15 Jahren 74,14 Proc. ausgewechselt sind.

   Auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg wurden 20 000 Stück kreosotirte kieferne Schwellen und im Uebrigen nur nicht imprägnirte eichene Schwellen gelegt, während auf der Mainz-Binger Strecke nur nicht imprägnirte eichene Schwellen gelegt wurden. Auf ersterer Strecke wurden bis jetzt 32 Proc. und auf Letzterer 12,20 Proc. Schwellen ausgewechselt.

   Auf der Bahnstrecke Bischofsheim-Frankfurt, wo zum größten Theil imprägnirte Eichen- und Kiefernschwellen liegen, wurden bis ult. 1868 . . 1/10 Proc. ausgewechselt.

69. Der Fardely'sche Zeiger-Telegraph ist auf sämmtlichen Sationen aufgestellt, während die Morse-Apparate (polarisirte Farbschreiber für Ruhestrom) lediglich zur Verbindung der End- und Hauptstationen dienen. Außerdem ist noch der Kramersche Tastenapparat und der Stör'sche Rotationsapparat vereinzelt für lokale Zwecke im Gebrauch.

70. Dies ist die Zahl der auf allen Strecken durchgehenden Linien. Mit Hinzurechnung der auf einzelnen Strecken bestehenden Glockensignale und Lokal-Verbindungen erhöht sich die Anzahl der Leitungsdrähte, und zwar auf den Strecken:
von Mombach bis Bodenheim auf 3, von Mainz bis Bischofsheim auf 4, von Bischofsheim bis Rüsselsheim auf 3, von Frankfurt bis Niederrad auf 4.

71. Dies ist die Anzahl der activen Apparate; außerdem befinden sich 2 Morse'sche, 4 Fardely'sche, 1 Kramer- und 4 Stör'sche Apparate, sowie 4 Läutewerke in Vorrath.

74. Eigentliche optische Telegraphen sind nicht vorhanden, dagegen werden an den Ein- und Ausfahrtsgeleisen aller größeren Stationen Signale mittelst Ballonscheiben gegeben.

100d. Hierin sind 5 Briefpost- und 6 Post-Packwagen enthalten.

108a. Dies sind nur Wagen-Achsen; außerdem sind 80 Achsen mit Rädern für Lokomotiven und Tender in Vorrath.

115. Hierin sind auch die Anschaffungskosten der Postwagen enthalten (siehe Erläut. zu Kol. 100d).

121h. Die Lokomotiven waren außerdem 34 307 Stunden mit Rangirdienst beschäftigt.

129b. Außerdem wurden 37 146 Ctr. Steinkohlen im Rangirdienste verbraucht.

137a. Hierin sind auch die Kosten des Tragens des Brennmaterials auf die Tender enthalten. Die Kosten des beim Rangirdienste verbrauchten Brennmaterials haben 10 070 Thlr. betragen, sind hierin aber nicht enthalten.

165. Außerdem wurden noch 160 599 Traglasten befördert, welche zu je 30 Pfd. zu rechnen sind.

166b. Freigewicht wird nur in einigen direkten Verbänden gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

178b. Außer den hier aufgeführten wurden noch 11 978⅞ Wagenladungen Thiere befördert.

204. Hierin sind 3823 Thlr. Einnahmen für Traglasten enthalten.

230. Einschließlich der Kosten für Erleuchtung der Wärterbuden und Neben-Anlagen.

234 In dieser Summe sind 27 575 Thlr. Pächte für Mitbenutzung der Bahnhöfe in Darmstadt, Frankfurt a/M. und Aschaffenburg, Pächte für städtisches und Festungs-Terrain, Kulturkosten ꝛc. enthalten.

245. Hierin sind die Kosten für Beschaffung des Speisewassers für die Lokomotiven, sowie die Löhne für das Rangirpersonal und die Bahnhofsarbeiter enthalten.

248. Einschließlich der Kosten für Erleuchten und Reinigen der Bahnhöfe.

320c. Diese Entgleisung wurde durch heftigen Sturm veranlaßt.

36. Homburger Eisenbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

87a. Die Actien bestehen aus 4000 Stück Littr. A und 4000 Stück Littr. B zum Nominalwerthe von 200 Fl. pro Stück. Die Letzteren haben jedoch bis zum 1. April 1896 keinen Anspruch auf Dividende.

234. Hierin sind 4135 Thlr. enthalten, welche die Homburger Eisenbahn-Gesellschaft als Vergütigung für die Mitbenutzung des Main-Weser-Bahnhofes in Frankfurt a/M. zahlt.

272. Wie in der Erläuterung zu Kol. 87a. erwähnt, sind nur die Stamm-Actien Littr. A. zum Empfange von Dividende berechtigt.

37. Kirchheimer Eisenbahn.

I. **Bahngebiet.** Die Bahn beginnt bei Kirchheim unter Teck und führt von hier über Oethlingen (Haltestelle) nach Unterboihingen (Station der Württembergischen Staats-E.) und hat eine Länge von 22 743 Württemb. Fuß = 0,₉₆₅ Meilen.

In Unterboihingen hat die Gesellschaft keinen eigenen Bahnhof, sondern benutzt denjenigen der Württembergischen Staats-E. gegen eine jährliche Vergütigung.

II. **Betriebsmittel.** Güterwagen besitzt die Gesellschaft ebenfalls nicht, es wird ihr aber die erforderliche Anzahl von der Württembergischen Staats Eisenbahn-Verwaltung gegen Entrichtung der üblichen Wagenmiethe gestellt.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Hierunter befinden sich 2 stellvertretende Mitglieder.

85. Der gegen das concessionirte Actien-Kapital mehr verwendete Betrag von 22 600 Thlrn. ist durch Anleihen gedeckt worden.

86. Da die Bahn nur 0,₉₆₅ Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.

100a. Dies sind Post- und Gepäckwagen.

162. Hier ist die Anzahl der auf „Zugmeisters-Billets" beförderten Personen aufgeführt worden.

164d. Die hier aufgeführten Personen sind im Durchgangs-Verkehre zwischen Unterboihingen und Plochingen befördert worden.

296. Die im Besitze der Amts- und Stadtgemeinde Kirchheim befindlichen 75 000 Fl. in Actien haben im Vorjahre 1867 an der Dividende nicht Theil genommen.

346—365. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf eine Unterstützungs-Kasse, da die von der Kirchheimer E. übernommenen Beamten der Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung Theilnehmer der Pensionskasse für die Württembergischen Staats-Eisenbahn-Beamten verblieben sind.

38. Köln-Mindener (u. Gießener) Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist im Jahre 1868 durch den Ankauf einer Zweigbahn von dem Bahnhofe Berge-Borbeck nach dem Stadtbahnhofe Essen erweitert worden und umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

A. 1) die Hauptbahn von Deutz (Köln) über Düsseldorf, Oberhausen und Hamm nach der Schaumburg-Lippeschen Grenze bei Minden . . . . . 35,446 Meilen,

2) die Zweigbahnen a) von Duisburg nach dem Duisburger Hafen . . . . . 0,366 "

b) " Oberhausen nach Ruhrort . . . . . 1,276 "

c) " Berge-Borbeck nach Stadtbahnhof Essen . . . . . 0,411 "

d) " Gelsenkirchen nach Zeche Karolinenglück und Hannover . . . 1,117 "

e) " Zeche Pluto bis Zeche Königsgrube . . . . . 0,200 "

f) " Oberhausen nach der Niederländischen Grenze bei Emmerich . 9,614 "

B. die Bahn von Deutz (Köln) über Betzdorf nach Gießen . . . . . 22,024 "

mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen . . . . . 2,283 "

zusammen 72,735 Meilen.

Hiervon sind verpachtet:

1) an die Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen die Strecke von Minden bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze von . . . . . 0,346 Meilen

2) an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Landesgrenze von . . . . . 1,561 "

zusammen . . . . . 2,107 "

Mithin Gesammt-Betriebslänge 70,628 Meilen.

Außerdem gehört zum Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft der für Rechnung der Köln-Gießener Bahn geführte Betrieb und die Unterhaltung der festen Rhein- und der Schiffbrücke bei Köln.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Durch die Erweiterung mehrerer Bahnhöfe, sowie durch den Ankauf der Zweigbahn von dem Bahnhofe Berge-Borbeck nach dem Stadtbahnhofe Essen sind die vorhandenen Bahngeleise um 2,564 Meilen vermehrt worden, so daß ult. 1868 im Ganzen 151,415 Meilen Bahngeleise vorhanden waren. Hierunter befinden sich 4 437,22 lfde. Ruthen **drittes Bahngeleise**, welches auf den Strecken:

zwischen Oberhausen und Berge-Borbeck . in einer Länge von . . . . . 2 025,0 Rthn.

" Berge-Borbeck und Alten-Essen . " " " " . . . . . 307,0 "

" Alten-Essen u. der Zeche Zollverein " " " " . . . . . 460,0 "

" Herne und der Zeche Pluto . " " " " . . . . . 1 159,67 "

" Dortmund und dem Zinkwerke bei der Funkenburg in einer Länge von . . 486,35 "

ausgeführt ist.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 2 Lokomotiven und 139 Lastwagen vermehrt.

IV. **Neue Bahnlinien.** Der Ausbau der Venlo-Hamburger Eisenbahn ist auf der 8,94 Meilen langen Strecke von Wanne (Pluto-Bahnhof) über Recklinghausen, Haltern und Dülmen nach Münster soweit vorgeschritten, daß diese Strecke am 1. Januar 1870 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Auf der anschließenden Strecke Münster-Osnabrück sind die wichtigeren Erd- und Brückenbauten begonnen und die Voreinschnitte zu dem 200 Rthn. langen Tunnel, mit welchem in der Nähe von Lengerich der letzte Ausläufer des Teutoburger Waldes durchbrochen werden muß, in Angriff genommen.

Für die Bahnstrecke Osnabrück-Bremen ist die Richtung über Berthe, Bohmte und Lemförde nach Diepholz zur Ausführung bestimmt. Die speziellen Vorarbeiten für die Strecke Osnabrück-Lemförde sind bereits beendigt, während über die Lage der Linie im Bremischen Gebiete und in der Nähe der Stadt Bremen noch Verhandlungen schweben, von deren Resultaten auch die Feststellung der Linie zwischen Bremen und Harburg abhängig ist.

Auf der Bahnstrecke von Harburg nach Hamburg, wo die Lage des Bahnhofes bei Hamburg und die Bahnlinie für die Elb-Ueberbrückungen feststeht, sind an der Hamburger Brücke die Fundirungen der 8 Strompfeiler in den Ramm- und Beton-Arbeiten beendet. Die Hamburger Brücke wird 3 Spannweiten von 306 Fuß und vier Spannweiten von 68 Fuß lichter Durchflußöffnung in Höhe der mittleren Fluth und in der Fahrbahn außer 2 Eisenbahngeleisen noch 2 Fußwege von 4½ Fuß Breite erhalten. Die kleineren Oeffnungen sollen mit eisernen, unter der Fahrbahn liegenden Bogenträgern überspannt werden, während für den Ueberbau der größeren Oeffnungen eiserne Doppelbogen über der Fahrbahn vorgesehen sind. Diese Bogen werden durch vertikale Hängestangen verbunden, welche die unten hängende Last auf beide gleichmäßig vertheilen.

Derselbe Ueberbau ist auch zur Ueberspannung der größeren Oeffnungen der Harburger Brücke in Aussicht genommen, welche etwa die 1½fache Länge der Hamburger Brücke erhalten wird.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Das zweite Bahngeleise ist auf den nachstehend benannten Bahnstrecken zur Ausführung gekommen:

a) auf der Hauptbahn von Deutz bis Minden und bis zur Schaumburg-Lippeschen Grenze 35,290 Meilen,

b) " " Zweigbahn von Oberhausen bis Ruhrort . . . . . 1,120 "

c) " " " " Duisburg zum Duisburger Hafen . . . . . 0,259 "

d) " " Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn von Oberhausen bis Sterkrade und in den Bahnhöfen . . . . . 1,250 "

zu übertragen 37,919 Meilen.

übertragen 37,919 Meilen.

c) auf der Köln-Gießener Bahn (incl. Rheinbrücke), auf der Rheinbrücke und in den Bahnhöfen . . . . . 1,952 „

f) auf der Betzdorf-Siegener Zweigbahn in den Bahnhöfen . . . . . 0,267 „

zusammen 40,138 Meilen.

Ueber die dreigeleisigen Strecken ist das Nähere ad II dieses Berichts mitgetheilt.

14b. Der Betrieb ist zuerst eröffnet: auf der ganzen Bahn von Deutz nach Minden am 15. Oktober 1847, auf der ganzen Bahn von Oberhausen bis zur Niederländischen Grenze am 20. Oktober 1856 und auf der ganzen Bahn von Köln (Deutz) nach Gießen am 12. Januar 1862.

21a. Die angegebene Länge umfaßt die Dämme von 3 Fuß Höhe. Außerdem enthält der Bahnkörper 48 587,26 lfde. Ruthen Terrain-Ausgleichungen bis zu 3′ Höhe oder Tiefe und 3082 lfde. Ruthen Anschnitte an Berglehnen.

31, 32a, 36, 39 u. 40. Die zuerst aufgeführten Angaben beziehen sich auf die Köln-Mindener, die zuletzt aufgeführten dagegen auf die Köln-Gießener Eisenbahn.

70. Auf der Köln-Mindener Hauptbahn sind 4, auf den Zweigbahnen und der Köln-Gießener E. dagegen 3 Telegraphen-Leitungen.

71a. Hierunter befinden sich 54 portative Sprech-Apparate für Zugführer.

73. Außerdem sind noch 18 Telegraphen-Stationen auf Zechen und anderen Etablissements errichtet, welche mit den nächstgelegenen Stationen in Verbindung stehen.

75. In dieser Summe sind 13 000 000 Thlr. Entschädigung an den Staat für die Ablösung der Amortisation des ursprünglichen Actien-Kapitals enthalten. Dieselben sind deshalb in der in Kol. 85 aufgeführten Summe nicht berücksichtigt.

85 u. 86. Von dieser Summe sind die extraordinairen Einnahmen mit 2 379 237 Thlrn. in Abzug zu bringen, wodurch sich das wirklich verwendete Anlage-Kapital auf 64 368 291 Thlr. überhaupt, 884 970 Thlr. pro Meile und 117 494 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge reducirt.

96d u. 100d. Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Königl. Preuß. Verwaltung der Hannoverschen Bahnen und der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung 12 kombinirte Personen-Postwagen, 36 Courierzug-Personenwagen und 27 Gepäckwagen, sämmtlich Grädrig. An den Beschaffungskosten dieser gemeinschaftlichen Wagen ist die Gesellschaft mit 146 309 Thlrn. betheiligt.

105. Dies sind kleine, von Lokomotiven getragene Schneepflüge.

108. Im Ganzen sind 4068 eiserne und 14 505 gußstählerne Achsen vorhanden.

137a. Für alle im Dienst transportirte Kohlen wird Dienstgutfracht mit 1 Pfg. pro Centner und Meile berechnet, welche in dem hier aufgeführten Betrage mitenthalten ist.

147. Diese 424 Meilen haben die Arbeitswagen auf fremden Bahnen durchlaufen.

185b. Hier ist nur das Gewicht derjenigen Fahrzeuge berücksichtigt, welche auf Eisenbahnwagen transportirt worden sind; über das Gewicht der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeuge werden spezielle Notizen nicht geführt.

219. Hierin sind 96 409 Thlr. für die verpachteten Bahnstrecken und 88 678 Thlr. aus dem Betriebe der festen Rhein- und Schiffbrücke bei Köln enthalten.

224. In dieser Summe sind auch die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben mit 3100 Thlr. 15 Sgr. 4 Pfge. resp. 427 471 Thlr. 19 Sgr. 2 Pfge. enthalten.

235 u. 236. Nach Abzug der vorstehend aufgeführten, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge von zusammen 430 572 Thlr. 4 Sgr. 6 Pfg. stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Bahnverwaltung auf 1 339 357 Thlr. 24 Sgr. 8 Pfg. oder pro Meile Bahnlänge auf 19 046 Thlr. und pro Kilometer Bahnlänge auf 2529 Thlr.

246a. Von hier aufgeführten Ausgaben wurden bestritten 116 587 Thlr. 7 Sgr. 7 Pfg. aus dem Erneuerungsfonds.

246c. Desgl. hier 6567 Thlr. 14 Sgr. 10 Pfg. aus dem Reserve- und 182 828 Thlr. 21 Sgr. aus dem Erneuerungsfonds.

246d. Hier sind die Kosten für Unterhaltung und Wiederherstellung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, der Wasserstationsgebäude, Wasserhebungs-Maschinen und der Werkzeuge aufgenommen.

252. Von diesen Ausgaben wurden 4748 Thlr. aus dem Reservefonds gezahlt.

253 u. 254. Bleiben die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge unberücksichtigt, so stellt sich die Gesammt-Ausgabe für die Transportverwaltung auf 2 525 920 Thlr. oder pro Nutzmeile auf 3,21 Thlr. und pro Achsmeile auf 2,03 Sgr.

255. Die Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths beziehen von dem Ueberschusse, welchen der Reinertrag nach Abzug der Actienzinsen ergiebt, eine Tantième.

260. In dieser Summe sind 43 943 Thlr. Kommunalsteuern enthalten.

264 u. 265. Werden von dieser Summe die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten Beträge in Abzug gebracht, so stellen sich die wirklichen Betriebs-Ausgaben auf . . 4 027 910 Thlr. überhaupt, 57 280 Thlr. pro Meile Bahnlänge, 7605 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge und 5,12 Thlr. pro Nutzmeile.

268a. Der hier nachgewiesene Ueberschuß ist die Differenz zwischen der Summe aller Einnahmen (Kol. 220) und den wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Bemerkung zu Kol. 264).

270a. Zur vollständigen Verzinsung der Anleihen waren außerdem noch 118 731 Thlr. 5 Sgr. 2 Pf. erforderlich,

welche der Staat als Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Bahn und der Rheinbrücke bei Köln aus dem Garantie-Fonds zu leisten hatte.

274. Der hier nachgewiesene Zuschuß zur Beamten-Unterstützungs-Kasse ist ein extraordinärer. Der regelmäßige Beitrag, welcher unter den Betriebs-Ausgaben der allgemeinen Verwaltung Verrechnung findet (Kol. 260), beträgt 8520 Thlr.

282. In dieser Summe sind 513 042 Thlr. 21 Sgr. für ausgelooste und angekaufte Werthpapiere enthalten.

283b. Ebenso beziehen sich die hier aufgeführten 653 370 Thlr. auf ausgelooste und angekaufte Werthpapiere.

293. Die wirklichen Betriebs-Ausgaben (siehe Erläuterung zu Kol. 264 u. 265) haben 26 893 Thlr. = 0,66 Proc. bez. 467 Thlr. pro Meile Bahnlänge weniger betragen als im Vorjahre.

39. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie umfaßte ult. 1868:

1) die Hauptbahn von Leipzig über Riesa nach Dresden von . . . . . 15,32 Meilen,
2) " Zweigbahn von Coswig nach Meißen von . . . . . 1,20 "
3) " Bahn von Borsdorf über Grimma, Leisnig, Döbeln und Nossen nach Meißen von . . 12,83 "

von welcher die Strecke Leisnig-Döbeln von 1,75 Meilen am 2. resp. 15. Juni, die Strecke Döbeln-Nossen von 2,88 M. am 25. Oktober und die 2,88 M. lange Strecke Nossen-Meißen am 22. Dezember 1868 für den Personen- und am 31. Dezember ej a. für den Güterverkehr dem Betriebe übergeben worden sind.

Zusammen 29,35 Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeiten der Strecke Leisnig-Meißen . . . . . 23,54 "

Außerdem besitzt die Gesellschaft noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preußischen Grenze von . . . . . 1,54 "

welche an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme verpachtet ist.

II. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 10 Lokomotiven, 5 Personen-, 8 Gepäck- u. 195 Güterwagen vermehrt. Für die im Jahre 1867 angeschafften 7 Personenzug-Lokomotiven sind im Laufe des Jahres 1868 eine gleiche Anzahl älterer Construction ausrangirt und verkauft worden.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

5. Außerdem erhält der Bevollmächtigte eine Tantième von ¼ Proc. des zur Vertheilung an die Actionäre kommenden Reingewinns, welche pro 1868 . . 3104 Thlr. betragen hat.

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden und die Zweigbahn Coswig-Meißen.

14b. Die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 7. April 1839 eröffnet, die Coswig-Meißener Zweigbahn am 1. Dezember 1860, die Strecken: Borsdorf-Grimma am 14. Mai 1866, Grimma-Leisnig am 27. Oktober 1867, Leisnig-Döbeln am 2. Juni 1868, Döbeln-Nossen am 25. Oktober 1868 und Nossen-Meißen am 22. resp. 31. Dezember 1868.

76—81. Eine spezielle Beantwortung dieser Kolonnen ist deshalb nicht möglich, weil bei dem Brande des Verwaltungsgebäudes im Jahre 1857 sämmtliche die Hauptbahn Leipzig-Riesa-Dresden betreffenden Notizen vernichtet worden sind.

87c. Hierunter befinden sich 500 000 Thlr. in Kassenscheinen.

203a. Diese 6635 Thlr. repräsentiren die Einnahmen für außergewöhnliche Beförderungen.

216. In dieser Summe sind auch Assekuranzbeträge, Rollgeld, Ladelohn und sonstige außerordentliche Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre enthalten.

231. Hierin ist auch die „Gewerbesteuer" enthalten.

243. Ebenso hierin die Beleuchtungskosten der Bahnhöfe, der Bahn u. s. w.

252. Die hier aufgeführte Summe enthält auch die Ausgaben für Unterhaltung der Utensilien, Beleuchtung, Heizung, Expeditionsbedarf und kleine Ausgaben auf den Bahnhöfen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1868 überhaupt	29,35 Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	23,54 Meilen,
1867 "	22,15 "	" " " "	19,65 "
1868 mehr überhaupt	7,20 Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte	3,89 Meilen.

336b. Die hier aufgeführten Schienenbrüche haben seit dem Jahre 1856 stattgefunden.

40. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

29. Die schweren Schienen zu 15 Pfd. pro lfd. Fuß sind breitbasig ohne Stühle, sie liegen auf einer Länge von 20 Fuß auf je 7 Granitwürfel und haben Stoßschwellen von Eichenholz.

30. Die leichten Schienen zu 9 Pfd. pro lfd. Fuß, auf Schienenstühlen ruhend, sind nur noch in Nebengeleisen der Bahnhöfe in Anwendung und kommen deshalb für die Statistik nicht mehr in Betracht.

37. Mittelschwellen kommen nur noch in den Bahnhöfen vor.

68. Ebenso Curven.

78a. Hierin sind auch die unbedeutenden Kosten der Durchlässe enthalten.
80. Die Signal-Vorrichtungen sind in einer späteren Periode hergestellt und deren Kosten in Kol. 90 mitenthalten.
86. Da die Bahn nur 0,9 Meilen lang ist, so kann hier auch nur das auf diese Bahnlänge verwendete Gesammt-Anlage-Kapital angegeben werden.
87c u. 88. Die Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 22 857 Thlrn. sind bereits vollständig getilgt.
90b. Im Jahre 1868 sind verausgabt: für einen Wagenschuppen in Nürnberg 510 Thlr., für ein Materialien-Magazin an der Fürther Kreuzung 457 Thlr., für das Bahnwärterhaus Nr. 5 und eine neu errichtete Ueberfahrt 1474 Thlr., für Verlängerung des Spaliers am Bahnhofe zu Fürth 2456 Thlr., für Pflasterung des Zuganges zum Bahnhofe Nürnberg 268 Thlr., für Anschaffung von Schienen und Erneuerung der Bahn 8 559 Thlr., zusammen 13 724 Thlr.
163. Von den hier aufgeführten Personen wurden 175 882 über die ganze Bahn und 28 596 bis Muggenhof (0,4 M.) befördert.
174. Die hier aufgeführten Kohlen wurden ab Muggenhof befördert, sie durchfuhren also nur die Hälfte der Bahn.
192—195. Diesen Durchschnittssätzen liegt nicht die Einheit der Meile zu Grunde, sondern es beziehen sich dieselben auf die überhaupt zur Erhebung gelangten Sätze. (Siehe Erläuterung zu Kol. 163 u. 174.)
240. Das Putzen der Maschinen und Tender wird durch die Heizer besorgt.
281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da der Zweck desselben durch ausreichende Verwendungen aus den laufenden Betriebs-Einnahmen (siehe Kol. 90) erfüllt wird.
353. Die Pensions-Beträge wurden im Jahre 1868 aus der Gesellschafts-Kasse bestritten.

41. Lübeck-Büchener (und -Hamburger) Eisenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 179 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:
14. Die Lübeck-Büchener Bahn wurde am 16. Oktober 1851 und die Lübeck-Hamburger am 1. August 1865 dem Betriebe übergeben.
142. Hierin sind auch die Leistungen von 4 Königl. Preuß. Postwagen enthalten.
143. Bei der Durchschnittsberechnung pro Achse sind die vorstehend erwähnten Postwagen mit ihrer Achsenzahl berücksichtigt.
163 u. 174. Hiervon wurden 129 583 Personen und 1 214 609 Ctr. Güter auf der Lübeck-Büchener Bahn befördert.
197. Dies ist die Anzahl der aufgegebenen und angekommenen Depeschen.
201e. Hierin sind 280 Thlr. Einnahmen für Extrazüge enthalten.
242. Ebenso hier die Kosten für das Schieben der Wagen, für Wasserpumpen und sonstige Arbeiten auf den Bahnhöfen.
281—284. Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, der Reservefonds hat vielmehr den Zweck desselben mitzuerfüllen.

42. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

a) die Hauptbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle bis zur Preußisch-Sächsischen Grenze	14,22	Meilen,
b) die Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt	2,96	Meilen
mit der Abzweigung nach dem Kohlenschachte Löddersburg	0,63	"
	3,59	"
zusammen	17,82	Meilen.
Außerdem hat die Gesellschaft die Strecke von der Preuß. Grenze bis Leipzig von	1,54	"
von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme gepachtet.		
Auf diese	19,36	Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

Ferner besitzt die Gesellschaft noch mehrere von der Zweigbahn sich abzweigende Schienenstränge nach den Königl. Salinen von zusammen . . . . . 0,61 Meilen; auch hat dieselbe den Betrieb mehrerer, in der Statistik pro 1863 S. 204 näher bezeichneten, von den Grubenbesitzern angelegten und unterhaltenen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von . . . . . 2,27 Meilen übernommen. Auf diesen Abzweigungen findet aber nur Güterverkehr statt.

II. **Bahn-Anlagen.** In Buckau wurde im Jahre 1868 ein ringförmiger Lokomotivschuppen erbaut, die Geleise erweitert und eine Kohlenrampe hergestellt. In Westerhüsen erfolgte der Bau eines neuen Empfangsgebäudes und die Erweiterung der ganzen Stations-Anlage. Auf Bahnhof Schönebeck wurde der Bau eines neuen Empfangsgebäudes, Güterschuppens und Retiraden-Gebäudes, desgl. neuer Perrons, einer Drehscheibe und totaler Umbau der Geleise in größerer Ausdehnung nebst Versetzung des Lokomotivschuppens und Abbruch der Wasserstation ausgeführt. Auf den Bahnhöfen zu Eggersdorf, Förderstedt und Staßfurt wurden die Geleise erweitert und Verwiegungs-Anstalten für ganze Wagenladungen hergestellt. Die Haltestelle Wulffen wurde vergrößert und daselbst ein neues Stationsgebäude

erbaut. Auf der Station Cöthen erfolgte die Anlage neuer Nebengeleise. Die Neu-Anlagen der Station Weissandt bestanden in der Erbauung eines Stationsgebäudes, Güterschuppens und Retiraden-Gebäudes, Perrons, Rampe und Straßen-Anlagen.

Auf der Strecke wurden 7 Wärterbuden erbaut.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein „Waisen-Unterstützungsfonds", welcher aus der Gesellschaftskasse einen Zuschuß von 1000 Thlrn. jährlich erhält.

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1868 an 120 Kinder verstorbener Beamten 1210 Thlr. Unterstützungen gezahlt. Der Bestand desselben betrug am Jahresschlusse 16066 Thlr.

IV. **Neue Bahnlinien.** Von der Halle-Kasseler Bahn war im Jahre 1868 die 22,16 Meilen lange Strecke Halle-Eisleben-Nordhausen-Arenshausen für Rechnung des Baufonds im Betriebe.

Das für diese Linie bis ult. 1868 verwendete Anlage-Kapital betrug 10 717 991 Thlr., von welchem jedoch die bis ult. 1868 erzielten Betriebs-Ueberschüsse mit 570 003 Thlrn. in Abzug zu bringen sind, so daß 10 147 988 Thlr. verbleiben.

Die Betriebsmittel bestanden aus 32 Lokomotiven, 120 Personenwagen mit 5700 Plätzen, 10 Gepäck- und 723 Güterwagen mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 154 520 Ctrn. Die Lokomotiven haben (einschließlich 1159 Meilen Leerfahrten) 166 619 Meilen für den Betrieb und 28 820 Meilen für den Bau, zusammen 194 639 Meilen, eigene und fremde Personenwagen haben 490 079 und eigene und fremde Lastwagen 1 783 472 Achsmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden 666 318 Personen, welche 3 137 617 Meilen, jede Person also 4,71 Meilen, durchfahren haben; 6 351 844 Ctr. Güter, von welchen 49 034 014 Centnermeilen oder durchschnittlich pro Centner 7,72 Meilen zurückgelegt sind. Eingenommen wurden pro Person und Meile 2,212 Sgr. und pro Centner und Meile 3,20 Pfge.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 241 824 Thlr., aus dem Güterverkehre 446 770 Thlr. und aus sonstigen Quellen 77 312 Thlr., zusammen 765 906 Thlr. Ausgegeben wurden: für die Bahnverwaltung 157 008 Thlr., für die Transportverwaltung 237 286 Thlr., für die allgemeine Verwaltung 13 889 Thlr., zu Gratifikationen, Unterstützungen ꝛc. 10 190 Thlr., Beitrag zum Pensionsfonds 18 676 Thlr. und zu sonstigen Zwecken 1364 Thlr., überhaupt 438 413 Thlr. Der Ueberschuß von 327 493 Thlrn. ist in den Baufonds geflossen.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

13. Doppelgeleisig ist die Hauptbahn von Magdeburg bis Leipzig.

32. Erneuert wurden:

	die Schienen,		die Schwellen.				die Schienen,		die Schwellen		
im Jahre 1868 zu	4,74	Proc.	zu 5,51	Proc.	des Bestandes.	im Jahre 1863 zu	2,39	Proc.	zu 4,73	Proc.	des Bestandes.
" " 1867 "	5,91	"	" 6,03	"		" " 1862 "	1,51	"	" 3,99	"	
" " 1866 "	4,53	"	" 5,35	"		" " 1861 "	—	"	" 5,21	"	
" " 1865 "	4,08	"	" 4,52	"		" " 1860 "	—	"	" 4,0	"	
" " 1864 "	3,19	"	" 3,19	"							

70. Auf der Hauptbahn sind 3 und auf der Zweigbahn 2 Telegraphen-Leitungen vorhanden.

90b. Von dieser Summe sind 35 400 Thlr. aus dem Erneuerungsfonds verwendet.

128a. Diese Quantität Coaks wurde beim Anheizen verbraucht.

230. Dies sind die Kosten der Heizung der Dienstlokale, Vorwärmer, Wärterbuden, Deputate ꝛc.

231. Einschließlich 3458 Thlr. Bahnhofszins in Leipzig und sonstige Entschädigungen.

234. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Erleuchtung der Bahn, der Bahnhöfe, Expeditionslokale u. s. w.

253. Diese 35 340 Thlr. sind die erstatteten Kosten für den Transport von und nach den Bahnhöfen. Dieselben sind sowohl bei den Durchschnittsberechnungen Kol. 254 als auch bei Berechnung der Procentsätze Kol. 266 außer Ansatz geblieben.

354. Die Kinder-Erziehungsgelder werden aus dem Waisenfonds gezahlt. (Siehe ad III. dieses Berichts.)

43. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit den Strecken:

a) Magdeburg-Halberstadt-Thale	11,65	Meilen,
b) Cöthen-Bernburg-Wegeleben	9,06	"
c) die Zweigbahn von Güsten nach Staßfurt von	0,90	"
d) die am 7. Januar 1868 dem Betriebe übergebene Zweigbahn von Frose nach Ballenstedt	1,83	"
e) die Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nebst Abzweigungen	1,13	"
zusammen	24,57	Meilen.
Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Zweigbahn Frose-Ballenstedt	24,54	"
2) die frühere Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn von Magdeburg über Stendal nach Wittenberge mit der Zweigbahn von Tangermünde nach Väthen, zus.	14,28	"

II. **Bahn-Anlagen.** Der Neubau der Bahnhöfe Buckau und Cöthen wurde begonnen. In Blumenberg, Crottorf und Reinstedt sind Güterschuppen aufgeführt; die hiermit im Zusammenhange stehenden Erweiterungen der Geleise,

Zufuhrwege ꝛc. sind noch in der Herstellung begriffen. Der neue Personen-Bahnhof in Halberstadt wurde Ende 1868 vollendet und in Benutzung genommen. In der alten Neustadt zu Magdeburg ist die Herstellung einer Kohlenstation in Angriff genommen.

III. **Industrielle Anlagen.** Für die Werkstatt und Bahnhof Halberstadt wurde eine Fettgas-Anstalt hergestellt.

IV. An **Betriebsmitteln** sind 2 Lokomotiven und 73 Wagen neu beschafft, dagegen 2 Lokomotiven verkauft und 8 Wagen ausrangirt. Eine Lokomotive der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn wurde an die im Bau begriffene Berlin-Hannoversche Bahn verkauft.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Die bis ult. 1867 getrennt bestandenen Pensionskassen der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn sind mit Beginn des Jahres 1868 zu einer gemeinschaftlichen Kasse für alle Beamten der Gesellschaft verschmolzen.

Neben dieser Kasse besteht lediglich für die Beamten der Magdeburg-Wittenbergeschen Strecke noch ein besonderer Unterstützungsfonds mit einem Bestande von 1555 Thlrn. und eine Begräbnißkasse mit einem Bestande von 5065 Thlrn. ult. 1868.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Bahnstrecke Halberstadt-Vienenburg von 4,90 Meilen wurde am 1. März 1869 dem Betriebe übergeben.

Auf der Aschersleben-Halleschen Bahn sind die Erdarbeiten zwischen Aschersleben und Cönnern in der Ausführung begriffen, ebenso ist mit der Fundirung der Saalebrücke bei Cönnern bereits vorgegangen.

Auf der Berlin-Hannoverschen Bahn sind die Erdarbeiten zwischen Spandau und Gardelegen zum großen Theile vollendet; die Grunderwerbs-Verhandlungen zwischen Berlin und Spandau sind bis auf einzelne Grundstücke zum Abschluß gebracht, auch ist mit den Erdarbeiten des Berliner Bahnhofes begonnen. Die Steinmaterial-Lieferungen zu den Empfangs-Gebäuden, sowie zu den Straßen-Ueberbrückungen im Weichbilde Berlins sind im Gange. Die Ausführung der Pfeiler der Elbbrücke bei Hämerten ist bis auf die Gründung von 2 Strompfeilern und die beiden Landpfeiler nahezu vollendet, mit der Aufstellung des eisernen Oberbaues der Brücke ist begonnen.

Ueber die Tracirung der Bahnlinie zwischen Gardelegen und Lehrte ist noch keine Entscheidung ergangen, weil die Verhandlungen zwischen der Königl. Preußischen und Herzogl. Braunschweigischen Staatsregierung bezüglich der Durchführung der Bahn durch das Herzogl. Braunschweigische Staatsgebiet noch schweben.

Der Bau der Zweigbahn Stendal-Salzwedel wurde so weit gefördert, daß dieselbe am 15. März 1870 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Die Vorarbeiten der Strecke Salzwedel-Uelzen sind fertig gestellt, mit den Grunderwerbs-Verhandlungen, sowie mit den Erdarbeiten wurde gegen Ende 1869 vorgegangen.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Magdeburg-Halberstädter Linie.

12. In den Tarifen wird die Bahnlänge der Magdeburg-Halberstädter Bahn zu 11,7 Meilen und diejenige der Cöthen-Wegelebener nebst Zweigbahnen zu 12,0 Meilen für den Personenverkehr und zu 13,2 Meilen für den Güterverkehr angenommen, weil auf der Kohlenbahn Biendorf-Gerlebogk nur Güterverkehr stattfindet.

13. Von der Bahnlänge sind doppelgeleisig: die Strecken Magdeburg-Oschersleben (5,1 M.) und Halberstadt-Wegeleben (1,1 Meilen).

70. Diese Leitungen befinden sich:
   a) für Kramersche Apparate zwischen Magdeburg-Oschersleben-Thale, Cöthen-Wegeleben, Güsten-Staßfurt und Frose-Ballenstedt;
   b) für Morsé-Apparate zwischen Magdeburg und Buckau und zwischen Magdeburg-Halberstadt-Cöthen;
   c) für Läutewerke zwischen Magdeburg-Thale, Wegeleben-Cöthen, Frose-Ballenstedt und Güsten-Staßfurt.

75 Von dem hier aufgeführten Kapitale sind 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen für die Linien Cöthen-Wegeleben und Halberstadt-Vienenburg concessionirt, auch sind darin 500 000 Thlr. in Rentenpapiere umgewandelte Actien der früheren Cöthen-Bernburger Bahn enthalten.

190. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Tarif-Bahnlänge zu Grunde.

268—275. Dem Ueberschusse von . . . . . 1 035 574 Thlr.
tritt noch hinzu: der Ueberschuß aus dem Betriebe der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn von 21 388 „
Diese . . . . . 1 056 962 Thlr.
sind in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen.

Magdeburg-Wittenbergesche Linie.

12. In den Tarifen für den inneren Verkehr wird die Länge der Bahn auf rund 15 Meilen angenommen.

13. Doppelgeleisig ist die Strecke zwischen Magdeburg und Neustadt-Magdeburg.

70. Diese Leitungen befinden sich:
   a) für Kramersche Apparate zwischen Magdeburg und Neustadt und zwischen Bahnhof und Werkstatt zu Wittenberge;
   b) für Morsé-Apparate zwischen Magdeburg und Wittenberge in zwei Leitungen, in deren eine die Läutewerke eingeschaltet sind.

76. Dies sind die Kosten für beschaffte Baugeräthe ꝛc.

80b. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden enthalten.

85. Der Fonds für die das Anlage-Kapital überschreitenden Mehr-Ausgaben ist aus dem Verkauf präcludirter Actien gewonnen.

44. Mecklenburgiſche Eiſenbahn.

I. Ueber die Organiſation der **Verwaltung** enthält der Jahrgang 1862 der Statiſtik S. 51 ſpezielle Mittheilungen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2c. Das Gehalt des Spezial-Direktors, ſowie das des techniſchen und Betriebs-Direktors beträgt 3000 Thlr. (incl. 500 Thlr. Miethsentſchädigung). Außerdem bezieht Erſterer 200 Thlr. und Letzterer 350 Thlr. Reiſekoſten-Entſchädigung. Die drei übrigen Mitglieder der Direktion ſind nicht Beamte, ſondern aus den Actionären gewählt und erhalten an Entſchädigung: der Vorſitzende 500 Thlr., die übrigen beiden Mitglieder je 300 Thlr.

5. Die oberſten ausführenden Beamten, der Spezial-Direktor und der techniſche und Betriebs-Direktor, ſind Mitglieder der Direktion und als ſolche in Kol. 2c mitaufgeführt.

83. Hierin ſind 100 086 Thlr. Einrichtungskoſten des Betriebes enthalten.

87c. Von dieſen 1 948 000 Thlrn. beſtehen 1 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen und 348 000 Thlr. in Schuldverſchreibungen zweiter Priorität.

121b. Hierin ſind 22 Meilen enthalten, welche von Lokomotiven der Berlin-Hamburger Bahn in Extrazügen auf der Mecklenburgiſchen Bahn zurückgelegt ſind.

154. Dieſe Meilenzahl iſt ſeit dem Jahre 1855, von wo ab die Leiſtungen der Achſen notirt ſind, zurückgelegt.

160. Hierunter befinden ſich 6232 Perſonen, welche im Monate Dezember in der am 1. des Monats eingeführten IV. Wagenklaſſe befördert ſind.

166. Jedem Reiſenden in der I., II. u. III. Klaſſe wird ein Gepäck-Freigewicht von 50 Pfd. gewährt. Dieſes ſowohl, wie auch das Gewicht der Ueberfracht kann einzeln nicht angegeben werden, da beides nicht getrennt notirt wird.

275a. Die einſtweilige Reſervirung des Betrages von 24 866 Thlrn. aus den Betriebs-Ergebniſſen des Jahres 1868 betrifft eine Seitens der Mecklenburgiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft beſtrittene Forderung des Großherzogl. Finanz-Miniſterii (wegen einer Subvention für die Großherzogl. Mecklenburgiſche Friedrich-Franz-Eiſenbahn), welche auf dem Rechtswege ihre Erledigung zu finden hat.

278. Zur Deckung der Ausgaben des Reſervefonds wurden 9490 Thlr. aus dem Erneuerungsfonds entnommen und verwendet.

283b. Außerdem ſind 9490 Thlr. dem Reſervefonds überwieſen (ſiehe die vorſtehende Erläuterung).

45. Neiſſe-Brieger Eiſenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet**, ſowie über die Benutzung des dreigeleiſigen Bahnkörpers der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn von Brieg bis zur Paulau-Briegiſchdorfer Grenze (0,55 M.) enthält der Jahrgang 1866 der Statiſtik S. 189 nähere Mittheilungen. Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden eine gekuppelte und eine ungekuppelte Lokomotive nebſt Tender ausrangirt, dagegen eine gekuppelte Lokomotive mit Tender angeſchafft. Der Wagenpark verminderte ſich um 2 ausrangirte offene 8rädrige Güterwagen.

III. Die neben der **Penſions-ꝛc.-Kaſſe** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch beſtehende Kranken- und Sterbekaſſe der Beamten und Arbeiter ſchloß ult. 1868 mit einem Beſtande von 460 Thlrn. ab; ſie zählte 170 Mitglieder.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außer den hier aufgeführten gehören noch 6 ſtellvertretende Mitglieder zum Direktorium.

10b. Hiervon gehören 3 kombinirte Poſt- und Paſſagier-Gepäckwagen dem Königl. Poſtfiskus, werden aber von der Eiſenbahn-Verwaltung neben den eingeſtellten 3 eigenen Gepäckwagen mitbenutzt.

23b. Die Durchſchnittskoſten der Bahnverwaltung pro Meile reſp. Kilometer ſind nach der eigenen Bahnlänge von 5,93 Meilen = 43,91 Kilometer berechnet, weil die in Kol. 10b als „gepachtet" aufgeführte Bahnſtrecke von der Verwaltung der Oberſchleſiſchen Eiſenbahn unterhalten wird.

24l. Hierin ſind auch die Ausgaben für das Wagenſchieben enthalten.

26a. Die hier aufgeführte Summe repräſentirt die an die Oberſchleſiſche Verwaltung gezahlte Rente von dem Baukapitale des von der Neiſſe-Brieger Eiſenbahn-Geſellſchaft mitbenutzten Bahnhofes Brieg (2716 Thlr.) und der Bahn-Anſchlußſtrecke an denſelben (389 Thlr.).

46. Niederſchleſiſche Zweigbahn.

Erläuterungen zu den Tabellen, und zwar zu Kolonne:

17c. Die 600 Fuß lange Boberbrücke war bei der Anlage der Bahn mit maſſiven Pfeilern und hölzernem Oberbau conſtruirt. Unter Beſeitigung des Letzteren iſt die Brücke maſſiv gewölbt und am 15. November 1865 dem Betriebe übergeben.

71a. Hierunter befinden ſich 2 transportable Apparate, welche in den Zügen mitgeführt werden und 1 dergl. zur Reſerve.

74. Auf Anordnung des Handels-Miniſterii wurde das alte Treutlerſche Syſtem beſeitigt und durch das bei der Königl. Niederſchleſiſch-Märkiſchen Eiſenbahn eingeführte Signal-Syſtem erſetzt.

244. Hierin ſind auch die Löhne der Wagenſchieber und Bahnhofsarbeiter enthalten.

47. Ostpreußische Südbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868 die Linie von Pillau über Königsberg, Pr. Eylau, Bartenstein, Rastenburg u. Lötzen nach Lyck von . . . . . 30,06 Meilen
nebst der Verbindungsbahn in Königsberg vom Lizentbahnhofe nach dem Südbahnhofe von . . . 0,11 „
und dem Hafengeleise in Pillau . . . . . 0,03 „
zusammen 30,20 Meilen.

Die 10,35 Meilen lange Strecke Rastenburg-Lyck wurde am 8. Dezember 1868 dem Betriebe übergeben; mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 20,27 Meilen.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

71a. Hierin sind 10 portative Apparate enthalten.

76—85. Das bis ult. 1868 verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil die Baurechnungen noch nicht geschlossen sind.

163. Für die Strecke Pillau-Königsberg sind Abonnements-Billets und für die ganze Bahn Tagesbillets eingeführt. Befördert wurden im Jahre 1868: auf Abonnementsbillets 45 170, auf Tagesbillets 25 175 und außerdem mit Extrazügen 9066 Personen.

268e. Da das verwendete Anlage-Kapital noch nicht festgestellt ist, kann auch der Procentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

285. Die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte hat betragen im Jahre 1868 . . . . 20,37 Meilen,
„ „ 1867 . . . . 14,84 „
daher im Jahre 1868 mehr . . 5,53 Meilen.

286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil das Bahngebiet im Jahre 1868 ein weit größeres war, als im Jahre 1867.

48a. Pfälzische Ludwigsbahn.

I. **Organisation der Verwaltung.** Mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn ist zugleich die Betriebsleitung und Verwaltung der Pfälzischen Maximiliansbahn, der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen vereinigt. Das Nähere hierüber ist in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 und den vorhergehenden Jahrgängen enthalten. Veränderungen hiergegen sind durch den Hinzutritt der Neustadt-Dürkheimer und der Pfälzischen Nordbahnen nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1. die Hauptbahn von der Preuß. Grenze bei Bexbach über Ludwigshafen bis zur Hessischen Grenze bei Worms . . . . . 16,58 Meilen,
(die Fortsetzung von der Grenze bis Worms 0,42 Meilen befindet sich im Betriebe der Hessischen Ludwigs-E.-G., welcher sie eigenthümlich gehört);
2. die Zweigbahnen: a) Schifferstadt-Speyer . . . . . 1,21 „
b) Homburg-Zweibrücken . . . . . 1,45 „
c) Speyer-Germersheim . . . . . 1,30 „
d) Schwarzenacker-St. Ingbert . . . . . 2,71 „
e) Pfälzischer Theil der Rheinbrücke nebst Verbindungsbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim mit . . . . . 0,25 „
zusammen 24,00 Meilen
à 7532,48 Meter.

III. **Bahn-Anlagen.** An der festen Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim wurden im Laufe des Sommers 1868 auch die beiderseitigen Portal-Bauten vollendet und gelangte auf Bayerischer Seite die zur Krönung des Portalbaues bestimmte Figurengruppe — eine Germania und Palatia darstellend — zur Aufstellung.

IV. **Personen-Verkehr.** Die im Jahre 1868 zur Einführung gelangten Abonnementsbillets mit 25 Proc. Ermäßigung für die zweite und dritte Wagenklasse hatten einen mäßigen Absatz; ungleich größer war der Erfolg der Abonnements-Billets für Schüler und Lehrlinge bis zum Alter von 18 Jahren, sowie für Arbeiter, mit 75 Proc. Ermäßigung.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Die außer der Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten und Angestellten der Pfälzischen Bahnen noch bestehende Lebensversicherungs-Anstalt zählte im Jahre 1868 bereits 1719 Mitglieder mit der obligatorischen Versicherung von 100 Fl. im Betrage von 171 900 Fl. und 384 Mitglieder mit höherer Versicherung im Gesammtbetrage von 139 600 Fl.

Es sind im Ganzen 23 Sterbefälle vorgekommen, für welche bezahlt wurden: an obligatorischer Versicherung 2300 Fl. und an höheren Versicherungen 3000 Fl., sonach in Summe 5300 Fl.

VI. **Neue Bahnlinien.** Im Rayon der Ludwigsbahn ist die Bau-Ausführung nachstehender Linien in naher Aussicht:

a) die Bahn von Landau in der Richtung über Pirmasens nach Zweibrücken, ca. 9 Meilen,

b) die Bliesthalbahn als Fortsetzung der vorerwähnten Linie zum Anschluß an die Französische Ostbahn in Saargemünd, 2,6 Meilen.

Projekte zweiter Linie sind:

1) die Fortsetzung der St. Ingberter Bahn in der Richtung nach Saarbrücken,

2) eine Bahn von Landstuhl über die Sickinger Höhe nach Pirmasens und
3) die Fortsetzung der Winden-Bergzaberner Bahn in der Richtung über Dahn zum Anschluß an die Pirmasenser Bahn bei Kaltenbach.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Hauptbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 25. August 1849 eröffnet. Die Zweigbahnen wurden, und zwar: Homburg-Zweibrücken am 15. Mai 1857, Speyer-Germersheim am 14. März 1864, Schwarzenacker-Hassel am 26. November 1866, Hassel-St. Ingbert am 1. Juni 1867 und die Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim nebst Verbindungsbahn am 25. Februar 1867 dem Betriebe übergeben.
38. Auf den neueren Strecken Speyer-Germersheim und Schwarzenacker-St. Ingbert ist das System der schwebenden Stöße angewendet, es kamen daher auf diesen Strecken nur Mittelschwellen zur Verwendung.
123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.
140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militairpersonen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.
146. Desgleichen hier, wegen der nicht notirten Centnermeilen der Equipagen und des Viehes.
230. Hierin sind auch die Kosten der Gasbeleuchtung mit 9188 Thlrn. enthalten.
250. Dies sind „Schadensersätze und Restitutionen aller Art".
252. In dieser Summe sind enthalten: 9088 Thlr. Vergütung an die Königl. Saarbrücker Eisenbahn für den Antheil an den Betriebskosten der Station Neunkirchen und 34 991 Thlr. Löhne der Arbeiter.
260. Ebenso hierin 3677 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit den Banquiers.

48b. Pfälzische Maximilians-Bahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Maximiliansbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, worüber dort unter Nr. I resp. in dem Jahrgange 1862 der Statistik S. 55 das Nähere mitgetheilt ist.

II. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Zweigbahn von Winden nach Bergzabern, welche einen integrirenden Theil der Maximiliansbahn bilden wird, schreitet seiner Vollendung entgegen. Dieselbe hat eine Länge von 1,30 Meilen.

Der Ausführung nahe Projekte sind:

a) eine Bahn von Landau nach Germersheim mit Anschluß an das Badische Netz . . . 2,67 Meilen,
b) die Fortsetzung der Rheinlinie (linkes Ufer) von Germersheim über Rülzheim nach Wörth . . . 3,0 Meilen.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

38. Auf der Zweigbahn Winden-Maximiliansau ist das System der schwebenden Stöße angenommen, weshalb daselbst nur Mittelschwellen zur Verwendung kamen
123. Dies sind die auf der Hauptlinie abgelassenen Züge.
140 u. 146. Diese Procentsätze können nur annähernd angegeben werden, weil die von den beförderten Militair-Personen ꝛc. zurückgelegten Personenmeilen und die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt werden.
230. Hierin sind auch 1979 Kosten der Gasbeleuchtung enthalten.
250. Dies sind „Schadensersätze und Restitutionen aller Art".
252. In dieser Summe sind enthalten: 931 Thlr. Vergütung an die Pfälzische Ludwigsbahn für Benutzung des Bahnhofes Neustadt, 4359 u. 4486 Thlr. Vergütung an die Französische Ostbahn für die Benutzung des Bahnhofes Weißenburg resp. der Bahnstrecke von der Bayerischen Grenze bis Weißenburg, 10 284 Thlr. Vergütung an dieselbe für den Antheil an den Betriebskosten der Station Weißenburg und 9290 Thlr. Antheil an den Kosten des Betriebes der Brücke bei Maximiliansau.
260. Hierin sind 3098 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers enthalten.

48c. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

I. Die **Verwaltung** und **Betriebsleitung** der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn ist mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt.

II. **Bahngebiet.** Die Fortsetzung der Bahn von Dürkheim nach Monsheim — 3,0 Meilen — mit Anschluß an die Hessische Ludwigsbahn, ist der Ausführung nahe.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

85. Von den gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten . . . . . 146 723 Thlrn.
wurden durch Einnahmen während der Bauzeit gedeckt . . . . . 60 498 „
so daß die Baurechnung ult. 1868 mit einem Vorschusse von . . . . . 86 225 Thlrn.
abschloß.
140. Dieser Procentsatz kann nur annähernd angegeben werden, weil die von den Militair-Personen zurückgelegten Personenmeilen nicht notirt werden.
230. Hierin sind 303 Thlr. Kosten der Gasbeleuchtung enthalten.
246b. Ebenso hierin die Reparaturkosten der Gepäckwagen.
252. Desgl. hierin 2345 Thlr. Vergütung an die Pfälzische Ludwigsbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Neustadt und 1510 Thlr. gemeinschaftliche Ausgaben für denselben.

260. Desgl. hierin 5691 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers.

272. Zur Verzinsung des Actien-Kapitals waren erforderlich . . . . . 32 994 Thlr.
Der Betriebs-Ueberschuß betrug nach Abzug des Beitrages zum Pensionsfonds . . . . 2 959 „
so daß der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie einen Zuschuß von . . . . 30 035 Thlr.
gegen 30 928 Thlr. im Vorjahre zu leisten hatte.

48d. Pfälzische Nordbahnen.

I. **Bahngebiet.** Von den Pfälzischen Nordbahnen ist die erste Linie, Landstuhl-Ruffel, von 3,⁸⁸ geogr. = 3,⁹² Pr. Meilen am 22. September 1868 dem Verkehre übergeben worden und stand sonach in diesem Jahre 101 Tage im Betriebe. Mit Rücksicht hierauf beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . 1,⁰⁵ „ „ welcher den Durchschnittsberechnungen Kol. 150b—153b, 207, 218, 221a, 236, 262, 265a u. 268a nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, nicht möglich ist.

Der Gütertransport konnte erst im Monat November und der Kohlentransport erst im Dezember 1868 in regelmäßigen Gang gesetzt werden, weil die Einrichtungen für diese Transporte erst gegen Ende des Jahres gänzlich fertig gestellt waren.

Als zweite Linie der Pfälzischen Nordbahnen ist die Alsenzbahn mit einer Länge von ca. 7 Meilen in Ausführung zu bringen. Deren Bau wurde nach Erwerbung des Grundeigenthums noch im Herbste 1868 in Angriff genommen. Diese höchst interessante Thalbahn mündet in Hochspeyer in die Ludwigsbahn, führt über Winnweiler, Alsenz und Ebernburg und schließt sich in Münster a/Stein an die Rhein-Nahebahn an.

Weitere der Ausführung nahe Projekte sind:

a) die Donnersberger Bahn von Kaiserslautern über Kirchheimbelanden an die Landesgrenze bei Alzey 6,⁰ Meilen,
b) die Zellerthalbahn, eine Abzweigung der vorerwähnten, von Marnheim nach Monsheim . . . . 3,⁰ „
c) eine Verbindungslinie von Frankenthal nach Freinsheim zum Anschluß an die Dürkheim-Monsheimer Bahn . . . . . 1,⁵² „

Projekte zweiter Linie sind:

1) die Glanthalbahn von Altenglan über Meisenheim nach Staudernheim;
2) die Lauterthalbahn von Kaiserslautern über Wolfstein nach Lauterecken zum Anschluß an die vorerwähnte Glanthalbahn;
3) eine Bahn von Grünstadt durch das Eisthal nach Enkenbach.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

121—276. Die hier aufgeführten Notizen beziehen sich auf einen Zeitraum von 101 Tagen, sind also zu Vergleichungen mit denen der übrigen Vereinsbahnen, welche den Zeitraum eines Jahres umfassen, nicht geeignet und deshalb durch kleineren Zahlendruck dargestellt.

219. Hierin sind 14 378 Thlr. Zinsen der Bestände enthalten.

260. Ebenso hierin 1307 Thlr. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers.

49. Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn.

I. **Verwaltung.** In Folge der am 15. November 1868 erfolgten Betriebs-Eröffnung der 16,⁹² Meilen langen Strecke Breslau-Bossowska der „Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn" hat die Vereinigung derselben mit der „Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn" an dem genannten Tage stattgefunden. Die bisherige Firma „Direktion der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn" erlosch in Folge dieser Vereinigung; an deren Stelle ist die „Direktion der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn", bestehend aus 7 Mitgliedern und 3 Stellvertretern getreten. Letzterer steht ein aus 11 Mitgliedern und 3 Stellvertretern zusammengesetzter „Aufsichtsrath" zur Seite.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868:

1) die Hauptbahn Breslau-Bossowska-Tarnowitz . . . . . 22,⁹² Meilen,
2) die Zweigbahn Bossowska-Oppeln . . . . . 4,³¹ „
zusammen 27,⁰³ Meilen.

Die 16,⁹² Meilen lange Strecke Breslau-Bossowska war nur 1⅓ Monate im Betriebe, es beträgt deshalb der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 12,³³ „

III. Der **Fahrdienst** auf der, der Oberschlesischen Verwaltung gehörenden Zweigbahn von Morgenroth nach Tarnowitz, über welchen das Nähere in den Jahrgängen 1867 der Statistik S. 183 beziehungsweise 1864 S. 236 enthalten ist, wurde auch im Jahre 1868 ausgeführt.

Die von der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung gezahlte Entschädigung betrug 2404 Thlr. Hiervon sind dem Betriebsfonds für erhöhte Leistungen und Abnutzungen 1479 Thlr. (in Kol. 219 mitenthalten) und dem Erneuerungsfonds 925 Thlr. (in Kol. 282 mitenthalten) überwiesen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden in Folge der Eröffnung der Strecke Breslau-Bossowska vermehrt um 6 Güterzug- und 15 Personenzug-Lokomotiven, 48 Personen-, 15 Gepäck- und 663 Güterwagen.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Arbeiter-Krankenkasse, welche ult. 1868 mit einem Bestande von 3510 Thrln. abschloß.

VI. **Neue Bahnlinien.** Die Strecken von Tarnowitz über Beuthen, Laurahütte, Emanuelssegen und Pleß nach Dziedit

befanden sich ult. 1868 im Bau und wurden so gefördert, daß die Eröffnung der 1,90 Meilen langen Strecke Tarnowitz-Beuthen am 26. Juli 1869 erfolgen konnte. Die Eröffnung der übrigen Strecken wird ebenfalls im Jahre 1869 beabsichtigt.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 3 stellvertretende Mitglieder zur Direktion.

14. Die letzte Strecke der Oppeln-Tarnowitzer Bahn wurde am 24. Januar 1858 eröffnet.
Ueber die Fortsetzung der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn siehe ad I u. VI dieses Berichts.

40. Der hier aufgeführte Procentsatz bezieht sich nur auf die Stammbahn von Oppeln nach Tarnowitz.

70. Die 3 Leitungen sind folgende: von Breslau nach Zawadzki (19 Meilen), von Breslau nach Bossowska (16,9 M.) und von Oppeln nach Tarnowitz (10,1 M.).

76—86. Die hier aufgeführten Summen beziehen sich auf die 10,12 Meilen lange Strecke Oppeln-Tarnowitz. Das Anlage-Kapital der Strecke Breslau-Bossowska konnte nicht angegeben werden, weil die Bau-Rechnungen noch nicht abgeschlossen waren.

80a. Hierin sind auch die Anlage-Kosten der Wärterbuden, Wärter-Wohnhäuser und Abtheilungszeichen enthalten.

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—86 kann die Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht angegeben werden.

271. Die hier aufgeführte Steuer bezieht sich auf das Jahr 1867.

272. Dem Baufonds der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn wurden die hier aufgeführten 157 572 Thlr. überwiesen, aus welchem die statutenmäßige Verzinsung des Anlage-Kapitals der Stammbahn erfolgt, welche 5 Proc. betrug.

276. Diese Summe wurde zur Deckung der Staats- und Kommunalsteuern für das Jahr 1868, deren Höhe noch nicht feststand, reservirt.

50. Rheinische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) Köln-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (Mitte der Rheinbrücke)	20,40	Meilen,
mit der Zweigbahn von Koblenz nach Lahnstein	0,98	"
2) Köln-Düren-Aachen-Herbesthal 11,34 M. und von Herbesthal bis zur Grenze (0,02 M.)	11,36	"
mit der Zweigbahn Herbesthal-Eupen	0,70	"
3) Düren-Euskirchen-Mechernich-Call	7,12	"
4) Köln-Crefeld-Kempen-Cleve 15,65 M. und von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Elten (1,52 M.)	17,17	"
5) von Cleve bis zur Niederländischen Grenze bei Cranenburg	1,69	"
6) von Kempen bis zur Niederländischen Grenze bei Venlo (eröffnet am 27. Dezember 1867)	2,64	"
7) von Osterath über Essen nach Wattenscheid	6,52	"
zusammen	68,89	Meilen.

Hiervon gehen ab: die in den Linien ad 1, 2 u. 4 berechnete Kölner Stadtbahn von $2 \times 0{,}15 =$ 0,30 Meilen
und die in den Linien ad 2 u. 4 mitgerechnete Strecke auf dem Central-Güterbahnhofe in Cöln von $1 \times 0{,}07 =$ 0,07 " } 0,37 "

Es verbleiben 68,52 Meilen,

welchen noch hinzutreten die Strecken:

von der Trankgassen-Station Köln bis zum Central-Güterbahnhofe	0,42	"
und von dem Bahnhofe Pantaleon bis zur Ringbahn	0,14	"
Ueberhaupt	69,08	Meilen.

Außerdem hat die Gesellschaft auf Grund von Verträgen den Betrieb auf folgenden Strecken nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen zu führen:

a) von Lahnstein bis zum Bahnhofe Oberlahnstein, welche Strecke Eigenthum der Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung ist	0,05	"
b) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Elten bis Zevenaar, welche gemeinschaftliches Eigenthum der Rheinischen und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft ist;	0,66	"
c) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bei Cranenburg bis Nymegen (Nymwegen) welche Eigenthum der Nymegener Eisenbahn-Gesellschaft ist;	1,84	"
d) auf der Strecke von der Niederländischen Grenze bis Venlo, welche Eigenthum des Niederländischen Staats ist.	0,40	"

Der Gesammtbetrieb der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erstreckt sich mithin auf . . . . . 72,03 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Laufe des Jahres 1868 wurde das zweite Geleise auf den Strecken Köln-Longerich u. Worringen-Osterath fertig gestellt und dem Betriebe übergeben.

Auf der Strecke Rolandseck-Brohl wurde dasselbe zwar Ende 1868 fertig ausgesetzt, aber erst am 15. Januar 1869 in Betrieb genommen.

Auf der Strecke Langerwehe-Eschweiler sind versuchsweise 1000 Stück eiserne Querschwellen nach dem System Vauthérin zur Verwendung gekommen, die bisher damit gemachten Erfahrungen jedoch nicht zu ihren Gunsten ausgefallen.

2. Die **Brücke** über den Erft-Kanal bei Neuß, sowie eine Wege-Unterführung daselbst und eine solche bei Dormagen wurden bei Ausführung des zweiten Geleises mit eisernen Blechträgern überbrückt.

3. **Stationsbauten.** Die Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen Eschweiler und Stolberg wurden im Jahre 1868 beendet. Der Bahnhof Ehrenfeld wurde beträchtlich erweitert, das neue Stationsgebäude daselbst vollendet, ein größerer Güterschuppen ausgeführt, eine Centesimalwaage und ein neuer Hebekrahn aufgestellt und mehrere Schienenstränge angelegt.

III. An **Betriebsmitteln** wurden im Laufe des Jahres 1868 neu beschafft: 8 vierrädrige gekuppelte Güterzug-Lokomotiven, 4 Personenwagen I. u. II. Klasse, 21 dergl. II. Klasse, 4 dergl. II. u. III. Klasse, 21 dergl. III. Klasse, 8 dergl. IV. Klasse (zugleich zur Benutzung als III. Klasse eingerichtet), zusammen 58 Personenwagen; 16 Dienst- und Gepäckwagen, 60 offene Güterwagen leichter Construction, 12 dergl., ganz aus Eisen construirt, 18 dergl. zum Schienentransport und 101 dergl. zum Transport von Kies und Steinkohlen, zusammen 207 Lastwagen.

Ausrangirt wurden: 2 ältere Lokomotiven, 6 Personenwagen II. Klasse, 1 dergl. II. u. III. Klasse, u. 4 dergl. III. Klasse, zusammen 11 Personenwagen; 4 Dienst- und Gepäckwagen, 3 bedeckte und 41 offene, zusammen 48 Lastwagen.

Außerdem wurden 38 Stück halbgedeckte und offene Güterwagen in Bauwagen umgeändert.

IV. **Neue Bahnlinien.** Im Bau begriffen waren Ende 1868:

a) die Linie Neuß-Düren (6,04 Meilen), welche am 1. September 1869 dem Betriebe übergeben worden ist;

b) von der rechtsrheinischen Bahn die Strecke von Ehrenbreitstein nach Neuwied (eröffnet am 27. Oktober 1869) nebst Anschluß an die Köln-Gießener Bahn in der Nähe von Siegburg;

c) die Fortsetzung der Eifelbahn von Call resp. Soetenich nach Trier.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2a. Außerdem gehören noch 6 stellvertretende Mitglieder zur Direktion, darunter 1 besoldetes mit einem Gehalte von 2000 Thlrn.

13. Von der Bahn waren am Schlusse des Jahres 1868 doppelgeleisig die Strecken: Köln-Bingen (20,30 M.), Köln-Herbesthal (11,34 M.), Köln-Longerich (1,04 M.), Worringen-Osterath (4,30 M.), Koblenz-Pfaffendorf (0,27 M.), Horchheim-Oberlahnstein (0,40 M.) und Hochfeld-Essen (2,72 M.).

15. Die Kronenbreite des Bahndammes beträgt bei der Schwellenunterkante 26 Fuß; wird das Kiesbett nicht in Betracht gezogen, dann beläuft sich dieselbe auf 30 Fuß.

75. Von dem hier aufgeführten concessionirten Anlage-Kapitale waren bis ult. 1868 begeben: 28 519 750 Thlr. Stamm-Actien, 892 250 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien und 21 227 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen, zusammen 50 639 000 Thlr. Außerdem sind für die Eifelbahn von Soetenich nach Trier 11 000 000 Thlr. in Obligationen concessionirt, von welchen 5 000 000 Thlr. begeben sind.

89. Es sind vom Staate garantirt: 1 250 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen mit 3½ Proc., 2 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der festen Rheinbrücke bei Koblenz ꝛc. mit 4½ Proc., welches Kapital aber für den Bau nicht absorbirt worden ist, und 750 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen zum Bau der Bahn von Ehrenbreitstein nach Horchheim mit 4 Proc.

121g. Dies sind die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen, welche nach Stunden notirt und nach bestimmten Sätzen auf Meilen reducirt werden.

125. Zum Anheizen wurden Reiserwellen verwendet. Dieselben sind auf Holz reducirt und dabei 1 Reiserwelle = ¼ Cbfß. Scheitholz gerechnet.

201c. Hierin sind auch die von Fußgängern ꝛc. über die feste Rheinbrücke bei Koblenz erhobenen Brückengelder im Betrage von 3200 Thlrn. enthalten.

219. Ebenso hierin die Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe.

232. Die Ausgaben für das Reinigen der Bahn vom Schnee werden aus dem Reservefonds bestritten.

234. Hierin sind die Kosten der Rhein-Trajekte bei Griethausen und Rheinhausen mit 39 276 Thlr. enthalten.

244. Ebenso hierin die Kosten der An- und Abfuhr der Güter.

260. Desgl. hier 19 428 Thlr. Kommunal-Einkommensteuern und 7203 Thlr. Zuschuß zur Pensionskasse.

263. Der Betrieb auf den fremden Bahnstrecken wird, wie ad I dieses Berichts erwähnt, nach besonderen Abrechnungs-Bestimmungen geführt, ein Zins für dieselben daher nicht entrichtet. Der Einnahme-Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft ist in Kol. 275 aufgeführt.

268. Von dem hier aufgeführten Ueberschusse von . . . . . 3 976 483 Thlrn.
ist aus dem in der vorstehenden Erläuterung angeführten Grunde der Ueberschuß der Strecke Cleve-Zevenaar von . . . . . 4 063 „
in Abzug zu bringen, es verbleiben mithin . . . . . 3 972 420 Thlr.

Für die Koblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke, sowie für die Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein erfolgt wegen der für das Anlage-Kapital derselben Seitens des Staats gewährleisteten Zins-Garantie (siehe Erläuterung zu Kol. 89) besondere Abrechnung. Nach derselben hat der Staat das Deficit dieser Strecken, welches bei der Koblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke . . . . . 69 394 „
und bei der Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein . . . . . 28 758 „
beträgt, zu decken. Diese . . . . . 4 070 572 Thlr.
sind in den Kol. 270—275 als verwendet nachgewiesen.

270a. Dies ist diejenige Summe, welche nach Abzug der dem Baufonds der neuen Linien ꝛc. zur Last fallenden Zinsen, ferner nach Abzug des aus der rentbaren Anlegung der disponiblen Baarbestände erzielten Ueberschusses an Activ-Zinsen verbleibt. Die hierin enthaltenen Zinsen für das Anlage-Kapital der Koblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke betragen 79 922 Thlr. und für die Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein 37 515 Thlr.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

1868 überhaupt	72,03 Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte 72,03 Meilen,
1867 "	68,99 "	" " " 66,82 "
1868 mehr überhaupt	3,04 Meilen	und im mittleren Jahresdurchschnitte 5,21 Meilen.

290 u. 292. In Uebereinstimmung mit der Betriebsrechnung der Rheinischen Eisenbahn und den vorliegenden statistischen Notizen ist nur die Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe in Rechnung zu stellen (siehe Erläuterung zu Kol. 219). Nach dieser Rechnungsweise würden die Einnahmen des Jahres 1867 . . . 5 671 102 Thlr. überhaupt und 84 871 Thlr. pro Meile Bahnlänge, die Ausgaben 1 947 733 Thlr. überhaupt resp. 29 149 Thlr. pro Meile Bahnlänge betragen haben, welche Summen dieser Vergleichung zu Grunde liegen.

336b. Dies sind die seit dem Jahre 1863 vorgekommenen Schienenbrüche, die in den früheren Jahren stattgefundenen sind nicht notirt.

343. Von diesen Verkehrs-Störungen wurden nur die Rhein-Trajekte bei Griethausen und Rheinhausen betroffen.

51. Schleswigsche Eisenbahnen.

I. Das **Bahngebiet** der Schleswigschen Eisenbahn-Gesellschaft umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

1) die Hauptbahn von Rendsburg über Klosterkrug, Oster-Ohrstedt, Tingleff, Rothenkrug und Woyens nach der Jütischen Grenze		19,91	Meilen,
2) folgende Zweigbahnen:	a) von Oster-Ohrstedt nach Tönning	4,40	"
	b) " der Nordschleswigschen Weiche nach Flensburg	0,60	"
	c) " Tingleff nach Tondern	3,42	"
	d) " Woyens nach Hadersleben	1,56	"
	e) " Rothenkrug nach Apenrade, dem Betriebe übergeben am 12. September 1868	0,91	"
	zusammen	30,71	Meilen.

Der mittlere Jahresdurchschnitt der ad e aufgeführten Zweigbahn ist mit Rücksicht auf deren Betriebszeit zu 0,3 Meilen angenommen. Außerdem war noch die Strecke von der Schleswigschen Grenze nach der Dänischen Station Vamdrup von 0,3 Meilen bis 1. Dezember 1868 im Betriebe der Schleswigschen Verwaltung. Für diese Strecke berechnet sich ein mittlerer Jahresdurchschnitt von 0,46 Meilen, mithin für das ganze Netz von . . . . . 30,56 "

II. Ueber das **Anlage-Kapital**, sowie über das mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 194 spezielle Mittheilungen.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Maschinen-Werkstatt in Flensburg beschäftigte im Jahre 1868 durchschnittlich täglich 58 Arbeiter, welche im Ganzen 13 550 Thlr. an Arbeitslohn erhielten.

Der Werth der in dieser Werkstatt verarbeiteten Materialien berechnet sich pro 1868 auf 14 472 Thlr.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Eine Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse besteht nicht, dagegen eine Kranken- und Sterbekasse, über welche der Jahrgang 1867 der Statistik S. 187 das Nähere enthält.

Die Zahl der Betheiligten betrug im Rechnungsjahre vom 1. April 1868 bis 31. März 1869 . 650, welche an Beiträgen und Eintrittsgeld 2480 Thlr. zahlten. Der Bestand dieser Kasse schloß ult. März 1869 mit einem Vermögen von 3960 Thlrn. ab.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Abkürzungsbahn von Klosterkrug über Friedrichsberg (Schleswig) und Jübeck nach Eggebeck mit der Verbindungsbahn von Jübeck nach Sollbrück befand sich im Jahre 1868 im Bau. Nach deren Vollendung ist die 0,44 Meilen lange Zweigbahn von Klosterkrug nach Schleswig, deren Betrieb die Schleswigsche Eisenbahn-Gesellschaft am 13. Februar 1869 übernommen hat, zum Abbruch bestimmt.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

14. Die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Strecken sind in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 194 speziell angegeben. Von den neueren Linien ist die Zweigbahn Tingleff-Tondern am 26. Juni 1867 und die Zweigbahn Rothenkrug-Apenrade am 12. September 1868 dem Betriebe übergeben worden.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahnlinien von der Firma Peto, Brassey u. Betts in Entreprise ausgeführt sind und der Gesellschaft die erforderlichen Notizen nicht zu Gebote stehen.

85. Die hier aufgeführte Summe ist für die vollendeten Linien an die Bau-Unternehmer gezahlt worden (siehe vorstehende Erläuterung).

113—120. Die Anschaffungskosten der Betriebsmittel können ebenfalls nicht angegeben werden; die Bauunternehmer haben aus dem Anlage-Kapitale zur Anschaffung von Betriebsmitteln 850 Pfd. Sterling pro Englische Meile verwendet.

129b. Hierin ist auch das verbrauchte Quantum Coaks (10 869 Ctr.) enthalten.

146. Mit Rücksicht darauf, daß die Leistungen der Gepäck- von denen der Güterwagen nicht getrennt notirt werden, können auch über die Ausnutzung derselben nur gemeinsame Angaben gemacht werden.

168, 183a, 188a, 194a u. 208. Die hier gemachten Angaben beziehen ſich nicht allein auf die Eilgüter, ſondern auch auf die „ſperrigen" Güter.

170, 183c, 188c, 194c u. 210. Dagegen beziehen ſich die hier aufgeführten Notizen nur auf die Güter der Normalklaſſe.

196—200. Privat-Depeſchen-Verkehr findet auf den Schleswigſchen Bahnen nicht ſtatt.

244. Hierin ſind 5723 Thlr. Koſten der An- und Ablieferung der Güter enthalten.

270—276. Der Ueberſchuß wurde, ſoweit er dazu ausreichte, zur Verzinſung des Anlage-Kapitals verwendet (die Amortiſation deſſelben beginnt erſt mit dem 2. Januar 1870). Den fehlenden Betrag hat die Altona-Kieler Eiſenbahn-Geſellſchaft in Folge der übernommenen Garantie von 5 Proc. für die Stamm-Actien und 4½ Proc. für die Prioritäts-Obligationen zuſchießen müſſen.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1868 überhaupt .	30,71 Meilen	und im mittleren Jahresdurchſchnitte	30,56 Meilen,
„ „ 1867 „ .	29,80 „	„ „ „ „	28,14 „
pro 1868 mehr überhaupt .	0,91 Meilen	und im mittleren Jahresdurchſchnitte	2,42 Meilen.

290 u. 292. Nach der Betriebsrechnung der Schleswigſchen E. wird nur die Differenz zwiſchen gezahlter und empfangener Wagenmiethe gebucht. In Uebereinſtimmung hiermit und den vorliegenden ſtatiſtiſchen Notizen haben die Einnahmen des Jahres 1867 betragen: überhaupt 528 000 Thlr. und pro Meile Bahnlänge 18 763 Thlr., die Ausgaben: überhaupt 245 213 Thlr. reſp. pro Meile Bahnlänge 8 714 Thlr., welche Summen dieſen Vergleichungen zu Grunde gelegt worden ſind.

52. Taunus-Eiſenbahn.

I. Ueber das **Bahngebiet** und den **Betrieb** der Höchſt-Sodener Zweigbahn enthält der Jahrgang 1867 der Statiſtik S. 188 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen. Geleiſe.** Gegen Ende des Jahres 1868 wurde die Legung des zweiten Geleiſes auf der Strecke von Frankfurt a/M. nach Höchſt begonnen.

Von den Geleiſen der Taunusbahn iſt ein nicht unbedeutender Theil auf Steinwürfeln fundamentirt. Im Vergleiche zu der Fundamentirung auf Schwellen hat nun bei Geleiſen, welche vollſtändig unter denſelben Verhältniſſen benutzt wurden, in einem Durchſchnitte von 4 Jahren gekoſtet:

a) das Schwellen-Fundament unter günſtigen Verhältniſſen der Schwellen-Auswechſelung pro Jahr und Kilometer . . . . . 129 Fl. 40 Kr.,
die Parallelſtrecke mit Steinfundament pro Jahr und Kilometer . . . . . 55 „ 22 „

b) das Schwellen-Fundament unter ungünſtigen Verhältniſſen der Schwellen-Auswechſelung pro Jahr und Kilometer . . . . . 436 „ 18 „
die Parallelſtrecke mit Steinfundament pro Jahr und Kilometer . . . . . 147 „ 15 „

wobei noch bemerkt wird, daß unter dieſen Beträgen ſämmtliche Koſten für Unterſtopfen, Bettungsmaterial, Klein-Eiſenzeug u. ſ. w. enthalten ſind.

In Bezug auf die Erneuerung der Schienen iſt nach den Erfahrungen eines 28jährigen Betriebes anzuführen, daß im Durchſchnitte koſten:

1) jede Meile der größtentheils doppelgeleiſigen Bahn für Erneuerungen pro Jahr . . . 2415 Fl. 42 Kr.
2) jede durchfahrene Lokomotivmeile pro Jahr . . . . . — „ 28 „

III. **Induſtrielle Anlagen.** Die Taunusbahn beſitzt eine Hauptreparatur-Werkſtätte zu Caſtel und eine Filialwerkſtätte zu Frankfurt a/M., in welcher alle vorkommenden Arbeiten ausgeführt und ſelbſt ein nicht unbedeutender Theil der Lokomotiven und Wagen ſelbſt gebaut werden.

Zu Caſtel befindet ſich außerdem eine der Geſellſchaft gehörige Gasbereitungs-Anſtalt, welche gleichzeitig Gas für Privat- und Gemeindezwecke abgiebt.

IV. **Betriebsmittel.** Im Neubau begriffen waren 2 Lokomotiven, welche abgängig werdende ältere Maſchinen zu erſetzen haben. Als Erſatz abgängiger Wagen wurden 4 Perſonenwagen II. Klaſſe und 6 bedeckte Güterwagen neu beſchafft.

V. **Perſonenverkehr.** Die Taunusbahn giebt die folgenden Arten von Abonnementsbillets mit einer nach der Transportlänge ſteigenden Ermäßigung aus:

Ermäßigung:
Billets für 1 Jahr gültig mit 60—80 Proc.
„ „ ½ „ „ „ 55—75 „
„ „ ¼ „ „ „ 52—70 „
„ „ 1 Monat „ „ 30—55 „

Ermäßigung:
Billets für 12 Doppelfahrten gültig mit 25—45 Proc.
„ „ 12 „ für Schüler, Lehrlinge u. ſ. w. mit . . . 75 „

VI. **Neue Bahnlinien.** Für den Bau einer nach der chemiſchen Fabrik Griesheim abzweigenden Induſtriebahn ſind die Vorarbeiten ausgeführt und die Grunderwerbung eingeleitet worden.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2c. Die Mitglieder des Verwaltungsraths beziehen keinen Gehalt, ſondern nur bei Geſchäften außerhalb ihres Wohnortes Diäten.

15. Der Bahndamm hat eine Kronenbreite von 23,9 Fuß auf der Hauptbahn und von 12,77 Fuß auf der Zweigbahn.

31 u. 32. Die in den Jahren 1839 u. 1840 bei der ersten Anlage der Bahn gelegten Schienen sind — bis auf eine unbedeutende Anzahl in Seitengeleisen — sämmtlich erneuert.

Die Auswechselung der Schienen hat in größeren Massen im Jahre 1852 begonnen und sind auch von diesen zuerst ausgewechselten Schienen bereits einzelne Strecken zum zweiten Male ausgewechselt. Ueberhaupt ist die Dauer einer Schiene in den stärker benutzten Geleisen höchstens auf 10—12 Jahre anzunehmen.

33. Von den Geleisen liegen 4848 Ruthen auf Steinwürfeln, der übrige Theil auf Schwellen von Eichen- und Kiefernholz und einer unbedeutenden Anzahl von Buchenholz.

34. Die vor dem Jahre 1863 eingelegten Schwellen sind größerentheils nicht präparirt, die später eingelegten eichenen Schwellen sind mit Creosotölen und die Kiefernschwellen mit Doppel-Chlor-Queckſilber getränkt.

Ein Versuch der Tränkung mit Kupfervitriol nach dem Verfahren von Boucherie hat ungünstige Resultate geliefert.

42. Auf der Höchst-Sodener Zweigbahn beträgt das Steigen 130 Fuß.

78a. Diese 81 546 Thlr. repräsentiren die Kosten der Erwerbung der Höchst-Sodener Zweigbahn.

85. Die gegen das concessionirte Anlage-Kapital mehr verwendeten 970 904 Thlr. sind theilweise aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, theilweise aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds entnommen worden.

87c. Prioritäts-Obligationen sind nicht ausgegeben worden, dagegen bestehen zur Zeit (nachdem im Jahre 1862 eine zu 4½ Proc. verzinsliche Anleihe von 200 000 Fl. getilgt ist) folgende Anleihen:

1)	eine zu 3½ Proc. verzinsliche von	285 714 Thlrn.	(500 000 Fl. Rh.)
2)	„ „ 4 „ „ „	344 000 „	(602 000 „ „)
	zusammen	629 714 Thlr.	(1 102 000 Fl. Rh.)

Die letztere Anleihe ist auf Höhe von 685 714 Thlrn. (1 200 000 Fl.) festgesetzt, es waren aber bis ult. 1868 nur 344 000 Thlr. begeben.

90. Die zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendeten Summen sind bereits in Kol. 76—84 mitenthalten. (Siehe Erläuterung zu Kol. 85.) Hiervon sind aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds verausgabt worden:

a)	in den früheren Jahren bis Ende 1867	513 937 Thlr.
b)	im Betriebsjahre 1868	66 304 „
	zusammen	580 241 Thlr.

119. Die in Kol. 107 aufgeführten Transportmittel sind aus zweiter Hand angekauft und deshalb die Angabe ihres Kostenbetrages ohne Werth.

124. Die durchschnittliche Anzahl der Wagen-Achsen betrug in den auf der Hauptbahn coursirenden Zügen 34,9 und in den auf der Zweigbahn abgelassenen 14,6 Achsen.

165. Außerdem sind noch 46 409 Traglasten befördert worden.

166b. Im Binnenverkehre der Taunusbahn wird Freigewicht für Gepäck nicht gewährt.

201c. Dies sind die Einnahmen für Extrazüge.

219. Hierin sind 5207 Thlr. Einnahmen der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 9735 Thlr. Differenz zwischen empfangener und gezahlter Wagenmiethe enthalten.

230. Diese Summe enthält auch die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

245. Desgleichen sind hierin 3652 Thlr. Kosten der Unterhaltung der zum Betriebe der Biebricher Zweigbahn mitverwendeten Pferde, der Geschirre u. s. w., sowie 17 119 Thlr. Kosten der Trajekt-Anstalt zwischen Castel und Mainz und 5708 Thlr. Spesen für die Mitbenutzung der Frankfurter Verbindungsbahn enthalten.

280. Außerdem besteht noch ein „Amortisationsfonds". Derselbe schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 43 964 Thlrn. ab und hat den Zweck: bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn bei Uebergang derselben auf den Staat nach und nach zu schaffen.

53a. Thüringische Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1)	die Hauptbahn Halle-Erfurt-Eisenach-Gerstungen von	25,16	Meilen,
2)	die Zweigbahnen a) Corbetha-Leipzig	4,18	„
	b) Weißenfels-Gera	7,92	„
	c) Dietendorf-Arnstadt	1,34	„
	zusammen	38,60	Meilen.

II. **Betrieb fremder Bahnen.** Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auf Grund eines mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen, bis Ende des Jahres 1872 laufenden Vertrages auch den Betrieb der Werrabahn zu leiten.

Ferner besorgt die Thüringische Bahnverwaltung den Betrieb der für Rechnung der Königl. Preuß. Regierung erbauten Zweigbahn von Erfurt nach dem Salzbergwerk Ilversgehofen.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Am Schlusse des Jahres 1867 waren vorhanden:

durchgehendes Hauptgeleise	77 199,6	Ruthen,
zweites Geleise der Strecke Halle-Gerstungen	50 312,0	„
an Nebengeleisen der Bahnhöfe	16 837,8	„
zusammen	144 349,4	Ruthen.

übertragen 144 349,4 Ruthen.

Im Jahre 1868 sind vollendet und dem Betriebe übergeben worden:

zweites Geleis von Leipzig nach Markranstedt	3 744,8	„
neue Nebengeleise der Bahnhöfe	641,5	„
Am Schlusse des Jahres 1868 betrug daher die Länge der Geleise	148 735,7	Ruthen.

Von den noch aus älteren leichten Schienen construirten Geleisen wurden 7611,6 Ruthen mit Schienen des Normalprofils umgebaut und 2180 Ruthen bereits aus schweren Schienen bestehendes Geleis erneuert.

Die Erneuerungen betrugen überhaupt 6,58 Proc. des am Jahresschlusse in der Bahn liegenden Schienenquantums; das aus Schienen des Normalprofils gebaute Geleise beträgt nunmehr 59,4 Proc. der ganzen Geleislänge.

Von den Schwellen sind 66 185 Stück, 10 000 Stück mehr wie im Jahre 1867, oder nahezu 11,5 Proc. des vorhandenen Quantums erneuert worden.

2. **Stationsbauten.** Auf dem Bahnhofe Halle ist eine neue Wasserleitung, welche aus den städtischen Wasserwerken abzweigt, angelegt worden. Auf Station Merseburg wurde der Güterschuppen umgebaut resp. vergrößert. Auf Station Weißenfels ist ein neuer Lokomotivschuppen gebaut und der Bau eines neuen größeren Empfangsgebäudes in Angriff genommen. Auf Station Naumburg wurde eine neue Drehscheibe angelegt und eine Erweiterung der Güterverkehrs-Anlagen vorgenommen, auch hat die Station Gasbeleuchtungs-Einrichtung erhalten. Auf Station Kösen ist ein neuer Güterschuppen erbaut und eine neue Drehscheibe hergestellt worden. Die Station Sulza wurde erweitert und die Anlage zweier Drehscheiben ausgeführt. Auf dem Bahnhofe Dietendorf ist ein neues geräumigeres Empfangsgebäude und eine neue Retirade erbaut worden. Auf Station Herleshausen wurde ein neuer Güterschuppen erbaut.

Außerdem sind auf mehreren Stationen die Perron-Anlagen theils durch Tieferlegung der alten hohen Perrons, theils durch die Herstellung neuer Mittelperrons verändert, die Geleis-Anlagen erweitert und verbessert, sowie verschiedene Arbeiten zur Vergrößerung der Stationen vorbereitet worden.

IV. **Betriebsmittel.** Im Jahre 1868 wurden 3 Lokomotiven ausrangirt, dagegen 6 Stück mit je 2 gekuppelten Rädern und 5 Stück dreifach gekuppelte Maschinen beschafft, so daß 8 Lokomotiven mehr im Betriebe waren als im Vorjahre.

Neue Güterwagen sind im Jahre 1868 nicht beschafft worden, dagegen hat sich die Zahl der Personenwagen um 8 sechsrädrige und 10 vierrädrige vermehrt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions- ꝛc. Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht eine Kranken-Unterstützungs- und Wittwenkasse für das Arbeiter-Personal der Werkstätten, deren Kapitalbestand am Jahresschlusse sich auf 12 287 Thlr. belief.

Ferner besteht noch eine Sterbekasse für die Beamten, welche von denselben verwaltet wird und keine Zuschüsse aus der Gesellschaftskasse erhält.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der Bau der Gotha-Leinefelder Bahn, 8,93 Meilen lang, ist im Jahre 1868 begonnen und bereits soweit gefördert worden, daß die Eröffnung des Betriebes der Theilstrecke Gotha-Mühlhausen am 11. April 1870 stattfinden konnte.

Ferner wurde der Bau einer Bahn von Gera nach Eichicht vorbereitet. Wegen des Baues einer Bahn von Leipzig nach Zeitz schweben noch Verhandlungen behufs Feststellung der Bahnlinie.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

4. Die drei Kommissare der bei dem Unternehmen mit Kapital betheiligten Staats-Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha sind sowohl Mitglieder der Direktion, als auch des Verwaltungsrathes und deshalb in der Mitgliederzahl des Letzteren nochmals mitaufgeführt.

13. Doppelgeleisig sind die Hauptbahn Halle-Gerstungen und die 1,91 Meilen lange Strecke Leipzig-Markranstedt.

15. Auf den Strecken Halle-Gerstungen, Corbetha-Leipzig und Weißenfels-Gera hat der Bahndamm eine Kronenbreite von durchgängig 26 Fuß, auf der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt dagegen nur 15 Fuß.

16. Dies sind nur Durchgänge durch die Wälle der Festung Erfurt.

31 u. 39. Die Geleise auf einem Theile der Hauptbahn werden bereits seit 23 Jahren benutzt. Der Durchschnitt der Benutzungszeit berechnet sich dagegen nur auf 16 resp. 15 Jahre, weil der Bau der Zweigbahnen und des größten Theils des zweiten Geleises in spätere Jahre fällt.

75. Von dem concessionirten Anlage-Kapitale sind 5 161 000 Thlr. zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn bestimmt und erst theilweise flüssig gemacht. Ferner hat die Begebung des Baukapitals der Gera-Eichichter Bahn (6 000 000 Thlr.) erst im Jahre 1869 begonnen.

Das Baukapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt ist in der Summe des concessionirten Anlage-Kapitals nicht mit eingerechnet, weil dasselbe durch kündbare Schuldscheine aufgebracht worden ist.

89. Von den für die Gotha-Leinefelder Bahn concessionirten Stamm-Actien Littr. B. sind für 4 661 000 Thlr. Seitens der Staaten Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha 4 Proc. Zinsen garantirt; desgl. 4½ Proc. für die Stamm-Actien Littr. C Seitens der Staaten Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß jüngere Linie, im Verein mit der Stammbahn; endlich 4½ Proc. für das Baukapital der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt Seitens des Staates Schwarzburg-Sondershausen.

90. Die aus den Betriebs-Ueberschüssen gezahlten Summen für Erweiterungsbauten sind zum Theil noch nicht verwendet, aber lediglich für Bauzwecke reservirt.

100. Außer den hier aufgeführten Wagen besitzt die Gesellschaft noch einen Eigenthums-Antheil an 6 Gepäckwagen des Rheinisch-Thüringischen und 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

169. Für den Transport der Postgüter wird eine Aversionalsumme gezahlt. Es ist deshalb hier das Gewicht angegeben, welches der Berechnung der Entschädigungssumme zum Grunde liegt.

224. Von dieser Summe sind 206 310 Thlr. dem Erneuerungsfonds, als Beitrag für die Erneuerung der Oberbau-Materialien überwiesen worden.

246. Desgleichen von den hier aufgeführten Summen 57 923 Thlr. für Erneuerungen an den Lokomotiven, 15 813 Thlr. für die der Perſonen- und 62 222 Thlr. für die der Gepäck- und Güterwagen.

270. Dieſe Summe enthält auch die Zinſen für die erſte Einzahlung auf die zum weiteren Ausbau der alten Bahnſtrecken neu emittirten Stamm-Actien, ſowie die Koſten bei Einlöſung der Zinscoupons, Dividendenſcheine ꝛc.

270—276. In den hier aufgeführten Beträgen ſind 22 406 Thlr. mehr nachgewieſen, als der in Kol. 268a aufgeführte Ueberſchuß beträgt. Dieſe Summe beſteht in den nicht gedeckten Betriebskoſten und Zinſen für die Zweigbahn Dietendorf-Arnſtadt, welche theils von der Stammbahn für Rechnung ſpäterer Betriebsjahre vorgeſchoſſen, theils von der Fürſtlich-Schwarzburgiſchen Regierung in Folge der übernommenen Zinsgarantie erſtattet worden iſt.

271. Die hier eingetragene Steuerſumme bezieht ſich auf das Jahr 1867, da ſie erſt nach Abſchluß der Rechnung deſſelben im Jahre 1868 bezahlt wurde.

276. Dieſe Summe iſt zur Deckung der Eiſenbahn-Abgabe pro 1868 beſtimmt.

53b. Werra-Eiſenbahn.

I. Ueber die **Organiſation der Verwaltung** und die Betriebsleitung der Bahn Seitens der Thüringiſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft iſt in der Statiſtik pro 1866 S. 197 das Nähere enthalten.

II. Das **Bahngebiet** iſt gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Daſſelbe umfaßt die Hauptbahn von Eiſenach über Meiningen nach Coburg und die Zweigbahn Coburg-Sonneberg von . . . . . 19,95 Meilen,
ſowie die auf Rechnung der Königl. Bayeriſchen Regierung gebaute, von der Werra-Eiſenbahn-Geſellſchaft gepachtete Strecke Coburg-Lichtenfels von . . . . . 2,76 „
zuſammen 22,71 Meilen.

III. **Induſtrielle Anlagen.** Die Werra-Bahn beſitzt eine im Jahre 1865 mit einem Anlage-Kapitale von ca. 122 700 Fl. oder 70 115 Thlrn. erbaute Reparatur-Werkſtätte, in welcher alle Reparaturen an Maſchinen, Tendern, Wagen und den mechaniſchen Verrichtungen ausgeführt werden. Im Jahre 1868 wurden bei durchſchnittlich 100 Arbeitern 56 264 Thlr. für Material, 16 354 Thlr. Werkſtatts-Unkoſten und 26 269 Thlr. Arbeitslöhne aufgewendet. Der Procentſatz der Werkſtatts-Unkoſten gegen die Arbeitslöhne berechnet ſich auf 62,31.

Außerdem unterhält die Werra-Bahn eine Telegraphen-Werkſtatt mit einem Telegraphen-Aufſeher und einem Arbeiter.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 20 bedeckte Güterwagen vermehrt.

V. **Ausnutzung der Wagen.** Jede Perſonenwagen-Achſe war durchſchnittlich beſetzt mit 4,55 Perſonen und brachte ein 0,426 Thlr. Jede Güter- und Gepäckwagen-Achſe war durchſchnittlich belaſtet mit 25,27 Ctrn. und brachte ein 7,35 Sgr.

VI. **Genoſſenſchafts-Kaſſen.** Ueber die neben der Penſionskaſſe (Kol. 346—365 der Tabellen) beſtehende Sterbekaſſe der Beamten und deren Frauen, ſowie über die Werkſtatts-Arbeiter-Krankenkaſſe (welche ult. 1868 mit einem Beſtande von 2372 Thlrn. abſchloß) iſt das Nähere in dem Jahrgange 1867 der Statiſtik S. 191 enthalten.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

32b. Die leichten Schienen liegen in den von den Maſchinen wenig oder gar nicht befahrenen Nebengeleiſen der Bahnhöfe und werden deshalb wenig abgenutzt, woraus ſich der geringe Procentſatz der Erneuerung erklärt.

33. Seit dem Jahre 1864 ſind zunächſt auf mehreren Bahnhöfen Steinwürfel als Schienenunterlage verwendet und ſeit dem Herbſte 1865 auch Verſuche damit auf freier Bahn gemacht worden. Es lagern gegenwärtig auf letzterer 2546 Stück und in den Bahnhofsgeleiſen 1957 Stück derſelben. Das dazu verwendete Material iſt ein ſehr feſter Kieſelſandſtein. Die Würfel liegen diagonal zur Schiene und es kommen (außer den eichenen Stoßſchwellen auf den Schienenſtoß) 5 Stück auf eine Schienenlänge von 18 Fuß.

Die Befeſtigung auf den Würfeln geſchieht mittelſt gewöhnlicher Hakennägel unter Verwendung eichener Holzdübel und zwar ſo, daß auf jeden Würfel 2 Nägel kommen.

74. Als optiſche Telegraphen dienen Korbſcheiben und Laternen.

89. Die Zinsgarantie iſt auf 10 Jahre (von 1859 ab) beſchränkt und mit dem Jahre 1868 abgelaufen.

121c. Dies ſind die vor Extrazügen zurückgelegten Meilen.

166b. Im Lokalverkehre wird Freigepäck nicht gewährt. Das hier angegebene Quantum bezieht ſich lediglich auf den Verkehr mit fremden Bahnen.

244. Hierin ſind auch die Koſten der An- und Abfuhr der Güter enthalten.

248. Ebenſo hierin die Koſten für Beleuchtung der Betriebs-Lokalitäten.

270—276. Der Betriebs-Ueberſchuß reichte zur Verzinſung des von den betheiligten Staats-Regierungen mit 4 Proc. garantirten Anlage-Kapitals von 8 000 000 Thlr. nicht aus, weshalb dieſelben noch 153 672 Thlr. (gegen 141 110 Thlr. im Vorjahre) zuſchießen mußten, ſo daß in den Kolonnen 270—276 der Tabellen 183 745 + 221 + 153 672 = 337 638 Thlr. als verwendet nachgewieſen ſind.

336b. Die Schienenbrüche ſind erſt ſeit dem Jahre 1867 notirt.

54. Tilſit-Inſterburger Eiſenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Tilſit-Inſterburger Eiſenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statiſtik S. 198 ſpezielle Mittheilungen. Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Bahn-Anlagen.** Die Bauthätigkeit des Jahres 1868 beſchränkte ſich auf die Vollendung der noch rückſtändig gebliebenen Arbeiten, namentlich des Kiesbettes.

Der Verbrauch an Oberbau-Materialien verurſachte nicht unbedeutende Koſten, da die ſchlechte Schweißung der aus engliſchen Fabriken bezogenen Schienen eine Auswechſelung nothwendig machte, auch zu einer theilweiſen

Erneuerung der Bahnschwellen geschritten werden mußte.

Ausgewechselt wurden 10519 laufende Fuß = 2403,65 Ctr. Schienen, welche von der Laurahütte bei Kattowitz für den Betrag von rot. 9114 Thlr. bezogen wurden und 800 Stück liefernen Schwellen, welche rot. 622 Thlr. kosteten.

III. **Betriebsmittel.** Zum Transporte russischer Bauhölzer wurden 6 Lastwagen mit einem Achsstande von 18 Fuß (englisch) beschafft, deren Kosten aus dem Erlös der im Vorjahre an die Ostpreußische Südbahn-Gesellschafft verkauften 10 bedeckten Güterwagen bestritten wurden.

IV. Neben der **Beamten-Pensionskasse** besteht noch eine Krankenkasse für die ständigen Werkstätten-, Güterboden- und Bahnhofs-Arbeiter, welche ult. 1868 mit einem Bestande von 141 Thlrn. abschloß.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

2. Hiervon sind 11 wirkliche und 4 stellvertretende Mitglieder.
11. Zu dieser Bahnlänge kommt noch die Verbindungsbahn von dem Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrome von 0,075 Meilen.
52. Auf der Tilsiter Verbindungsbahn kommt eine Steigung von 1 : 40 vor.
58 u. 59. Stärkere Gefälle als 1 : 200 befinden sich nur auf dem 150 Ruthen langen Verbindungsgeleise des Bahnhofes Tilsit bis zum Memelstrome, welches auf 46,74 Ruthen Länge ein solches von 1 : 60 und auf 20 Ruthen Länge ein Gefälle von 1 : 40 hat.
60. Wie in der vorstehenden Erläuterung bereits angegeben, beträgt der stärkste Fall auf der Verbindungsbahn 1 : 40.
68. Die Curve von 120 Ruthen Radius befindet sich innerhalb des Bahnhofes Insterburg, auf freier Strecke kommen Curven unter 200 Ruthen Radius nicht vor.
75. Einschließlich eines Reserve-Bau- und Betriebs-Kapitals von 200 000 Thlrn.
76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer in General-Entreprise ausgeführt ist, die Herstellungskosten der einzelnen Bauobjekte daher nicht bekannt sind.
85. Der verhältnißmäßig hohe Betrag des verwendeten Anlage-Kapitals wird durch die mit der Ausgabe der Actien verknüpften Coursverluste motivirt.
171a u. b. u. 183d. Hierin sind 35 233 Ctr. Güter enthalten, welche zur Linderung des Nothstandes bestimmt waren und deshalb frachtfrei befördert worden sind. Dieselben haben 227 819 Centnermeilen zurückgelegt.
175b. Außerdem wurden noch in besonderen Arbeitszügen 1 132 270 Ctr. Baugüter, welche 1 166 736 Centnermeilen zurücklegten, befördert.
219. Hierin sind 5 368 Meilen- und Achsgelder, 750 Thlr. Miethe für verliehene Wagen und 912 Thlr. Miethe für verliehene Lokomotiven enthalten.
230. Diese Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationsgebäude, Perrons, Vorplätze ꝛc., sowie der Wärterbuden, optischen Telegraphen, Weichen und Wege-Uebergänge.

Wegen der Heizung der Wärterlokale ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 198 das Nähere enthalten.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

55. Ungarische Nordbahn.

I. **Bahngebiet und Verwaltung.** Die Ungarische Nordbahn, von welcher die Strecke Pest-Hatvan am 2. April und die Fortsetzung Hatvan-Salgo-Tarjan am 19. Mai 1867 dem Betriebe übergeben wurde, hat eine Ausdehnung von 16,34 Oesterr. = ... 16,35 Preuß. Meilen und befand sich bis Ende Juni 1868 im Eigenthum der „K. K. priv. Ungarischen Nordbahn-Gesellschaft."

In Folge Beschlusses der General-Versammlung der Actionäre vom 16. Juni 1868 ist die Linie Pest-Salgo-Tarjan nebst einer Zweigbahn nach dem Josefi-Stollen, den Betriebsmitteln, Werkzeugen, Bauplänen ꝛc. am 1. Juli 1868 in den Besitz der Ungarischen Regierung übergegangen. Die Fortsetzung der Linie von Hatvan nach St. Miskolcz befand sich im Jahre 1868 im Bau.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75—87. Die Ungarische Staatsregierung hat mit der Uebernahme der Bahn das dieselbe belastende Prioritäten-Kapital von 7 200 000 Fl. eingelöst und der Nordbahn-Gesellschaft 300 000 Fl. baar bezahlt. Das von der Gesellschaft bis zum 1. Juli 1868 emittirte Actien-Kapital ist auf das Conto der in ihrem Besitze verbliebenen Bergwerke bei Tarjan übertragen worden.

Außer den vorstehend aufgeführten . . . . . 7 500 000 Fl.
hat die Ungarische Staatsregierung zu Vervollständigungen ꝛc. der Bahn in der Periode vom
1. Juli bis ult. Dezember 1868 verausgabt . . . . . 376 853 .
Diese . . . . . 7 876 853 Fl.
= 5 251 235 Thlr. repräsentiren das von der Ungarischen Regierung bis ult. 1868 verwendete Anlage-Kapital.

250. Die hier aufgeführte Summe enthält auch „Bonifikationen" und die Kosten der Transport-Versicherung.
286—296. Eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre kann nicht stattfinden, weil die Bahn im Jahre 1867 nur 7½ Monate im Betriebe war.

56. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** dieser Eisenbahn ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 183 enthalten. Veränderungen hiergegen sind nicht eingetreten.

II. Das **Bahngebiet** umfaßt:

a) die Hauptbahn von Aussig über Teplitz nach Dux von 14 736 Wiener Klafter = . . 3,71 Preuß. Meilen,

b) folgende von der Hauptbahn sich abzweigende Kohlenbahnen, auf welchen aber nur Güterverkehr stattfindet:

	Wr. Klftr.
1) von Aussig nach der chemischen Fabrik	140
2) „ „ „ „ Elbe	1333
von Türmitz	
3) nach dem Arnold-Schachte	126
4) „ „ Elisabeth-Schachte . . .	102
5) „ „ Franz-Josef-Schachte . .	82
6) von Schönfeld nach dem Albert-Schachte	69
von Karbitz	
7) nach dem Milada-Schachte	206
8) „ „ Julien- „	297
9) „ „ Saxonia- „	385
10) „ „ Bail- „	521
11) „ „ Theresia „	457
12) „ „ Nitschel-Schachte und zur Herbitzer Rampe	515
13) „ „ Austria-Schachte	129
14) „ „ Bohemia- „	1292
zu übertragen	5654

	Wr. Klftr.
übertragen	5654
von Mariaschein	
15) nach der Cement-Fabrik	112
16) „ dem Doblhoff-Schachte . . .	144
17) „ den Elbe-Colliery-Schächten . .	620
18) „ der Musterung-Rampe . . .	202
19) „ dem Clary-Schachte	857
20) „ „ Nesen- „	303
21) „ „ Richard- „	177
22) „ „ Victoria- „	97
23) von Teplitz nach dem Wenzels-Schachte	205
von Ullersdorf	
24) nach dem Seegen-Gottes-Schachte .	431
25) „ „ August-Adolf-Schachte . .	281
26) „ „ Barbara- „ . .	819
27) „ „ Procopi- „ . .	148
zusammen	10050 = 2,53 „ „
Ueberhaupt	6,24 Preuß. Meilen.

Die Zweigbahnen von Mariaschein nach dem Jügner Schachte (596 Klftr.) und nach dem Britania-Schachte (163 Klftr.), sowie von Dux nach dem Sylvester-Schachte (102 Klftr.) und nach dem Christianen-Schachte (130 Klftr.) wurden im Jahre 1869 dem Betriebe übergeben.

Die Fortsetzung der Hauptbahn von Dux nach Komotau befand sich Ende 1868 im Bau.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um 2 Lokomotiven und 10 vierrädrige offene Güterwagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Die Strecke von Aussig nach Teplitz wurde am 20. Mai 1858, die Zweigbahnen später, die letzten derselben in den Jahren 1863, 1864, 1865, 1867 und 1868 und die Strecke Teplitz-Dux am 1. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

15—74. Die Bahnbeschreibung bezieht sich nur auf die Hauptbahn Aussig-Teplitz-Dux.

26. Hierin ist auch die Länge der Geleise der ad IIb dieses Berichts aufgeführten Zweigbahnen enthalten.

85. Von dem hier aufgeführten Anlage-Kapitale kommen 2 838 158 Thlr. auf die Hauptbahn.

86. Das hier aufgeführte, pro Meile Bahnlänge verwendete Anlage-Kapital bezieht sich nur auf die Hauptbahn.

97b, 99a, 101b, 114b, 150b, 151b, 190a u. 207. Diesen Durchschnitts-Berechnungen ist die Länge der Hauptbahn zu Grunde gelegt worden, weil nur auf dieser Personenverkehr stattfindet.

171a u. 174. Hierin sind 5 219 Ctr. lebende Thiere enthalten. (Siehe Kol. 179a.)

221a, 265a u. 268b. Würde diesen Durchschnittsberechnungen nur die Länge der Hauptbahn zu Grunde gelegt, dann hätten betragen:

die Einnahmen pro Meile Bahnlänge	132 402 Thlr.,
„ Kilometer „	17 578 Thlr.,
die Ausgaben pro Meile Bahnlänge	59 634 Thlr.,
„ Kilometer „	7 917 Thlr.,

der Ueberschuß pro Meile Bahnlänge 72 768 Thlr., pro Kilometer Bahnlänge 9 661 Thlr.

270b. Hierin sind 3500 Thlr. enthalten, welche zur Amortisation von Actien verwendet sind.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Steuern und die Zinsen-Coupons-Stempel der Prioritäts-Obligationen und Actien.

285. Die Betriebs-Bahnlänge hat betragen:

im Jahre 1868 . . .	6,24 Meilen überhaupt und	6,24 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte,
„ „ 1867 . . .	5,15 „ „ „	4,42 „ „ „ „
im Jahre 1868 mehr . .	1,09 Meilen überhaupt und	1,82 Meilen im mittleren Jahresdurchschnitte.

Die im Jahre 1868 hinzugekommenen Strecken sind Kohlenbahnen.

57. Böhmische Nordbahn.

I. **Bahngebiet.** Von der Böhmischen Nordbahn wurde die Strecke von Bakov (Anschluß an die Turnau-Kralup-Prager Bahn) über Weißwasser und Hirschberg nach Böhmisch-Leipa von 5,46 Oesterr. = . . . 5,20 Preuß. Meilen am 14. November 1867 dem Betriebe übergeben, auf welche sich die vorliegenden statistischen Notizen beziehen.

Die Betriebs-Eröffnung der Strecken Böhmisch-Leipa-Rumburg, Tannenberg-Bodenbach und Kreibitz-Neudörfel-Warnsdorf von zusammen 12,65 Oesterr. Meilen hat am 16. Januar 1869 stattgefunden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—85. Das für die Theilstrecke Valov-Böhmisch-Leipa verwendete Anlage-Kapital kann nicht angegeben werden, weil der Bau der sämmtlichen Linien der Böhmischen Nordbahn an Unternehmer für einen festen Betrag übergeben worden ist.

87a u. c. Von dem Anlage-Kapitale waren ult. 1868 begeben 4 196 300 Thlr. Actien und 2 810 200 Thlr. Obligationen.

100a. Die hier aufgeführten Gepäckwagen werden auch als Postwagen benutzt.

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—85 kann, da das verwendete Anlage-Kapital nicht feststeht, der Procentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht angegeben werden.

285—296. Die Bahn ist erst ein Jahr im Betriebe, weshalb die „Vergleichungen des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre" fortfallen.

58. Böhmische Westbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt die in der Statistik pro 1866 S. 199 näher beschriebenen Linien von 25,77 Meilen, zu welchen noch die von der Verwaltung der Bayerischen Ostbahnen gepachtete Strecke von der Grenze bis Furth am Walde von 0,89 Meilen hinzutritt, so daß sich der Betrieb auf . . . 26,66 Meilen erstreckt.

Auch leitet die Gesellschaft auf Grund besonderer Verträge den Betrieb folgender Privat-Bergwerksbahnen:

1) von der Station Nürschan nach

a) den Pankraz'schen Kohlengruben	2 259	Klafter
b) dem Humboldts-Schachte des westböhmischen Bergbau- und Hüttenvereins	1 092	»
c) den Fürstl. Thurn- u. Taxis'schen Kohlengruben in Littitz	4 160	»
d) einem Anschlusse an die letzteren des Herrn Franz Hyra	115	»
2) von der Station Staab nach den der Mantauer Kohlengewerkschaft gehörigen Gruben in Mantau	1 754	»
zusammen	9 380 Klafter = 2,345 Meilen.	

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1868 wurde eine eingeleisige Strecke von 3,12 Meilen mit neuen Schienen von Puddelstahl belegt.

2. **Stationsbauten.** In Nürschan wurde ein neues Lokomotiv-Heizhaus erbaut.

3. **Telegraphen.** Von Prag nach Radotin ist eine elektrische Glockensignal-Leitung von 1,20 Meilen Länge ausgeführt worden.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 3 neue Lokomotiven vermehrt.

IV. **Personen-Verkehr.** Auf der 16 Meilen langen Strecke Prag-Pilsen-Radnitz wurden im Jahre 1868 Retourbillets für die II. u. III. Wagenklasse mit einer Gültigkeit von 2 Tagen eingeführt.

V. Die neben der **Pensionskasse** noch bestehende Krankenkasse schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 8 293 Thlrn. ab.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—85. Die Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel gründet sich auf den Kosten-Voranschlag und ist nur annähernd richtig, weil die vollständige Herstellung der Bahn, die Lieferung der Betriebsmittel ꝛc. von einem Unternehmer für die Summe von 16 000 000 Thlr. ausgeführt ist.

100a. Hierin sind auch die zum Transporte der Post benutzten Wagen enthalten.

162. Dies sind die beförderten Militair-Personen. Die übrigen zu ermäßigten Fahrpreisen beförderten Personen sind in den Kol. 158—160 mitenthalten.

163. Außerdem wurden noch Personen mit 4 Extrazügen befördert, deren Zahl jedoch nicht notirt.

170a—c u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere (letztere in Kol. 178a und b nach Stückzahl aufgeführt). Davon sind:

26 662	Z.-Ctr.	Fahrzeuge	und	96 402	Z.-Ctr.	Thiere	im Binnenverkehre	befördert worden,
5 370	»	»	»	6 210	»	»	»	direkten Verkehre aufgegeben,
7 627	»	»	»	863	»	»	»	angekommen,
zus. 39 659	Z.-Ctr.	Fahrzeuge	und	103 475	Z.-Ctr.	Thiere,	wie in Kol. 179a	angegeben.

177a u. 178a. Hiervon sind 13 Equipagen und 99 Pferde mit Personenzügen befördert worden.

198. Für die Staats-Depeschen erhält die Gesellschaft den gleichen Gebühren-Antheil, wie für Privat-Depeschen.

201c. Dies ist die Einnahme für die Extrazüge (siehe Erläuterung zu Kol. 163).

204. Diese Summe enthält auch die Einnahmen für die mit den Personenzügen beförderten 13 Equipagen, 99 Pferde und 256 Hunde.

226. In dieser Summe sind die Kosten des Neubaues des Lokomotiv-Heizhauses in der Station Nürschan im Betrage von 7 816 Thlrn. enthalten.

234. Hierin sind 2 376 Thlr. Kosten der Beleuchtung der Bahn und der Erhaltung der Beleuchtungsmittel enthalten.

245. Diese Summe zerfällt in 5504 Thlr. Kosten der Wasserspeisung der Lokomotiven und 7 117 Thlr. Kosten des Verschiebens der Züge und Wagen in den Stationen.

250. Dies ist die Assekuranz-Prämie für Güter.

296. Einschließlich des Staatszuschusses hat die Verzinsung der Actien im Vorjahre 5 Proc. betragen.

297a u. 299. Der hier notirte Unfall resp. die dabei vorgekommenen Verletzungen und Tödtungen von Personen erfolgte am 10. November 1868 bei Horowitz.

59. Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

I. **Genossenschafts-Kassen.** Der neben der Pensionskasse noch bestehende Kranken-Unterstützungsfonds für die niederen Bediensteten und die Arbeiter schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 1346 Thlrn. ab.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

12. Die hier angegebene Tarifläge bezieht sich nur auf die Hauptbahn Brünn-Seegen-Gottes, weil für die Zweigbahn Seegen-Gottes-Zbeschau, welche nur zum Kohlentransport dient, ohne Unterschied der Tarifsatz ab Seegen-Gottes in Anwendung kommt.

91c, 94, 96d, 100d u. 102g. Von den hier aufgeführten Betriebsmitteln wurden 1 sechsrädrige Lokomotive nebst Tender, 1 Tender-Lokomotive, 1 achträdriger Personenwagen, 1 achträdriger Gepäckwagen, 3 bedeckte und 55 offene Güterwagen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft leihweise benutzt.

113—116. Dies sind die Anschaffungskosten der eigenen Betriebsmittel.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Equipagen und Thiere von 2555 Ctrn. enthalten. Das Gewicht der Thiere ist in Kol. 179a nochmals aufgeführt.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Hauptbahn von 3,0 Meilen zu Grunde gelegt worden, weil auf der Zweigbahn nur Kohlenverkehr stattfindet.

245. Diese Summe repräsentirt die Kosten für das Rangiren der Züge und der Wasserspeisung der Lokomotiven.

260. Hierin sind 133 Thlr. Assekuranz-Prämien enthalten.

271. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die gezahlten Erwerb-, Einkommen-, Haus- und Grundsteuern, sowie Stempelgebühren und sonstige Abgaben.

296. Auf die Prioritäts-Actien wurden in den Jahren 1868 u. 1867 je 6 Proc. Zinsen gezahlt.

60. Buschtěhrader Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868: 1) die **Lokomotivbahnen**

a) von Kralup nach Kladno	3,08	Meilen
nebst mehreren Zweigbahnen im Buschtěhrader Kohlenreviere und der Moldauer Flügelbahn bei Kralup von zusammen	0,73	"
Dieselbe ist mit den übrigen Linien der Buschtěhrader Eisenbahn durch den beiderseitigen Anschluß an einen Theil der Kladno-Rutschitzer Erzbahn unter Mitbenutzung dieser Strecken verbunden. Die Länge der beiden Anschlüsse beträgt 0,10 Meilen und die der gemeinschaftlich benutzten Strecke der Kladno-Rutschitzer Bahn	0,41	"
zusammen	4,22	Meilen;
b) von Prag (Bubna) nach Wejhybka von	3,30	"
nebst der am 1. April 1868 eröffneten Verbindungsbahn in Prag von Bubna nach dem Sandthore von	0,48	"
(Die Verbindungsbahn der Oesterreichischen Staats-E.-G. in Prag (Bubna) wird auch von der Buchtěhrader E. in einer Länge von 0,25 M. mitbenutzt.)		
2) die **Pferdebahn** Wejhybka-Lana resp. Pine von	4,39	"
Ueberhaupt	12,39	Meilen.
Mit Rücksicht auf die Betriebszeit der Prager Verbindungsbahn beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt der ad 1b aufgeführten Strecke	3,66	"

II. Der **Betrieb** auf der Pferdebahnstrecke Wejhybka-Rinholec wurde wegen des Umbaues in eine Lokomotivbahn im Oktober 1868 eingestellt.

III. Die **Betriebsrechnungen** der Kralup-Kladnoer und der Prag-Wejhybka-Lanaer Bahn werden, weil die beiden Linien auf verschiedenen Concessions-Urkunden basiren, besonders geführt.

Die transportirten Güter über die Kladno-Wejhybkaer Verbindungsbahn sind (wie in den Vorjahren) nur einmal in die Betriebs-Ergebnisse der Strecke Prag-Lana aufgenommen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 2 Lokomotiven, 6 Personenwagen, 2 bedeckte Lastwagen und 33 in eigener Werkstätte gebaute Kohlenwagen vermehrt.

V. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse bestand noch ein Handwerker-Unterstützungsfonds und ein Arbeiter-Krankenfonds, welche im Jahre 1868 mit der Pensionskasse verschmolzen sind.

VI. **Neue Bahnlinien.** Der im Oktober 1868 begonnene Umbau der Pferdebahn von Wejhybka bis Stochow (bei Rinholec) in eine Lokomotivbahn wurde im April 1869 beendet.

Die der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft concessionirte Linie von Prag (Smichow) über Saaz und Komotau bis Weipert, zum Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Bahn, mit einer von der Hauptbahn nächst Priesen abzweigenden Eisenbahn durch das Egerthal über Karlsbad nach Eger mit einer Flügelbahn nach Franzensbad und einer von der Hauptbahn abzweigenden Linie in das Rakonitzer Kohlenrevier wurden im September 1868 in Angriff genommen.

Diese Linien werden die Bezeichnung „Böhmische Nordwestbahn" führen und sollen einzelne Strecken derselben im Jahre 1870 dem Betriebe übergeben werden.

VII. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Lokomotivbahn Kralup-Kladno.

10b. Dies ist die der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörige Strecke der Kladno-Rutschitzer Erzbahn, welche gegen Tragung der Hälfte der Unterhaltungskosten von der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft mitbenutzt wird, wogegen die genannte Industrie-Gesellschaft unter gleichen Verhältnissen auch Seitenarme der Buschtěhrader Bahn benutzt.

Alle 3 Linien.

21. Hier sind sämmtliche Dämme von 3 Fuß und darüber aufgeführt.

88. Die hier aufgeführte Summe bezieht sich auf die Stamm-Actien, welche der Amortisation unterliegen.

Lokomotivbahn Kralup-Kladno.

190a u. 207. Diesen Durchschnittsberechnungen liegt die Länge der Hauptbahn von 3,08 Meilen zu Grunde, weil auf den Zweigbahnen Personen-Beförderung nicht stattfindet.

190b. Ebenso ist dieser Durchschnittsberechnung die Taxislänge von 4,0 Meilen zu Grunde gelegt worden.

Alle 3 Linien.

223. Hierin sind auch die Kosten der Heizung der Wärterlokale enthalten.

229. Ebenso hierin die Kosten der Beleuchtung der Bahn.

260. Desgl. hier Beiträge für Gemeindezwecke, Schulen, Beiträge zum Pensions- ꝛc. Fonds.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation von Stamm-Actien verwendet worden.

61. Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn.

I. **Bahngebiet und Betriebs-Periode.** Die von Ueszög über Fünfkirchen und Szigetvar nach Barcs führende, 8,99 Meilen lange „Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn" wurde am 6 Mai 1868 dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht auf die Betriebszeit beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt . . . . . 5,88 Meilen, welcher aber den Durchschnitts-Berechnungen „pro Meile" nicht zu Grunde gelegt werden konnte, weil die Betriebs-Resultate der ganzen Bahn überhaupt nur einen Zeitraum von 7¾ Monaten umfassen, eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, also nicht möglich ist.

Die Station Ueszög ist gemeinschaftlich mit der ersten Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, als Eigenthümerin der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn, und die Station Barcs gemeinschaftlich mit der Oesterreichischen Südbahn, mit welchen Verwaltungen sowohl über den Bau als die Betriebsleitung ein vertragsmäßiges Uebereinkommen besteht.

II. Den **Betrieb** der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn leitet die Verwaltung der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn gegen eine entsprechende Vergütigung.

III. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden.

89. Das garantirte Reinerträgniß der Bahn beläuft sich auf 233 333 Thlr. (ca. 5 Proc.).

100a. Hierin sind 2 Postwagen enthalten, zu deren Anschaffung die Bahnverwaltung verpflichtet ist.

129b. Dies ist das verbrauchte Quantum Briquetten.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Quantum Holz, Briquetten und Braunkohlen seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt, es repräsentiren daher die hier aufgeführten 6,991 Z.-Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

136c. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

156 u. 157. Die für Benutzung von fremden Wagen gezahlte Miethe kann nicht angegeben werden, weil dieselbe mit der von fremden Verwaltungen zu zahlen gewesenen Wagenmiethe compensirt wird.

Aus diesem Grnnde ist in Kol. 157 nur die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe aufgeführt.

161. Die IV. Wagenklasse konnte wegen verspäteter Ablieferung der betr. Wagen erst im Jahre 1869 eingeführt werden.

196—200. Der Depeschen-Verkehr auf der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn wird durch die Staats-Telegraphen-Aemter vermittelt, ohne daß jedoch bis jetzt eine nähere Festsetzung zu einer gegenseitigen Verrechnung Platz gegriffen hätte.

267, 268 u. 270. In Folge verschiedener noch nachzuholenden Arbeiten an dem Bahnkörper erreichten die Ausgaben nahezu die Höhe der Einnahmen. Auf die Einnahmen wirkte der Umstand ein, daß der Anschluß der Südbahn in Barcs erst am 1. September 1868 erfolgte, bis zu welchem Zeitpunkte die Bahn lediglich auf den nur unbedeutenden Lokal-Verkehr angewiesen war.

Aus diesen Gründen mußte die Staats-Garantie (siehe Erläuterung zu Kol. 89) für die erste Betriebs-Periode fast vollständig in Anspruch genommen werden.

346—365. Die Gründung einer Beamten-Pensionskasse soll später erfolgen.

62. Galiziſche Carl-Ludwig-Bahn.

I. Das **Bahngebiet** iſt gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Daſſelbe umfaßt:

1) die Hauptbahn Krakau-Tarnow-Rzeszow-Przemysl-Lemberg	45,45	Meilen,
2) die Zweigbahnen: a) Bierzanow-Wieliczka	0,71	=
b) Podleze-Niepolomice	0,65	=
zuſammen	46,81	Meilen.

Hiervon ſind die Strecke Krakau-Debica mit den Zweigbahnen Bierzanow-Wieliczka und Podleze-Niepolomice, ſowie die damals im Bau befindliche Strecke Debica-Rzeszow vom Staate für die Summe von 9 761 445 Thlrn. (in Kol. 85 mitenthalten) übernommen worden. Von dieſem Kaufgelde waren ult. 1868 noch 3 692 920 Thlr. zu zahlen.

II. **Neue Bahnlinien.** Von den im Bau begriffenen Linien Lemberg-Brody und Krasne-Tarnopol-Podwoloczyska wurden die Strecken Lemberg-Zloczow (9,56 Oeſterr. Meilen) und Krasne-Brody (5,56 Oeſterr. M.) am 12. Juli 1869 dem Betriebe übergeben.

Von dem für dieſe Linien conceſſionirten Anlage-Kapitale waren ult. 1868 begeben: 2 800 000 Thlr. Stamm-Actien und 4 983 200 Thlr. Prioritäts-Obligationen. Das bis Ende 1868 verausgabte Bau-Kapital betrug 6 204 771 Thlr.

III. An **Betriebsmitteln** kamen für dieſe Linie zur Ablieferung: 12 ſechsrädrige gekuppelte Lokomotiven, 12 Tender, 22 vierrädrige Perſonenwagen, enthaltend 826 Sitzplätze, 4 vierrädrige Gepäckwagen mit einer Geſammt-Ladungsfähigkeit von 800 Z.-Ctrn. u. 200 vierrädrige bedeckte Güterwagen mit einer Geſammt-Ladungsfähigkeit von 40 000 Z.-Ctrn.

In den vorliegenden ſtatiſtiſchen Notizen ſind die Betriebsmittel und das Anlage-Kapital nicht enthalten.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

84. Der hierin enthaltene Coursverluſt bei Begebung von 10 000 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen beträgt 740 000 Thlr.

88. Von der hier aufgeführten Summen kommen 59 640 Thlr. auf amortiſirte Stamm-Actien.

125. Das zum Anheizen verbrauchte Brennmaterial wird nicht beſonders notirt. Es iſt hier der Geſammt-Verbrauch an Holz aufgeführt worden.

135. Außerdem ſind brutto 0,014 Cbſß. und netto 0,013 Cbſß. Holz verbraucht worden. (Siehe die vorſtehende Erläuterung.)

165. An Militair-Gepäck wurden außerdem noch 182 Z.-Ctr. befördert.

171 u. 174. Hierin iſt auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und dasjenige der in Kol. 178a und b nach Stückzahl beförderten Thiere, ſoweit ſolche mit Güterzügen befördert wurden, enthalten. Davon ſind

23 663	Z.-Ctr.	Fahrzeuge und	38 086	Z.-Ctr.	Thiere im Binnenverkehre befördert worden,
10 016	=	= =	916 349	=	= = direkten Verkehre aufgegeben,
25 693	=	= =	34 813	=	= = = = angekommen,
zuſ. 59 372	Z.-Ctr.	Fahrzeuge und	989 248	Z.-Ctr.	Thiere, wie in Kol. 179a u. b. angegeben.

177a u. c u. 178a. Hiervon ſind 2 Equipagen und 68 Pferde mit dem Reiſegepäck zugleich aufgegeben und mit Perſonenzügen, außerdem 4 Fahrzeuge und 161 Pferde mit Militair-Transporten befördert worden.

204. Für die mit den Perſonenzügen beförderten Equipagen ſind 175 Thlr., für Pferde 577 Thlr., für Militair-Fahrzeuge 9 Thlr. und für Militair-Pferde 1284 Thlr. vereinnahmt worden, welche Summen hierin mitenthalten ſind.

231. Dies iſt die gezahlte Feuerverſicherungs-Prämie, die Grundſteuer iſt in Kol. 271 mitenthalten.

234. Hierin ſind 71 388 Thlr. enthalten, welche für Wiederherſtellung von, durch Elementar-Ereigniſſe beſchädigte und zerſtörte Bahn-Anlagen verausgabt worden ſind.

270b. Zur Amortiſation von Stamm-Actien wurden 11 760 Thlr. verwendet, welche hierin mitenthalten ſind.

271. Die hier aufgeführte Summe repräſentirt die gezahlten Grund-, Gebäude-, Erwerb- und Einkommen-Steuern, ſowie Coupon- und andere Stempelauslagen.

272. An dieſer Dividende nahmen auch die Actien III. Emiſſion (ſiehe ad II dieſes Berichts) Theil.

291 u. 292. In Uebereinſtimmung mit der Betriebsrechnung der Galiziſchen Carl-Ludwig-Bahn und den vorliegenden ſtatiſtiſchen Notizen iſt bei den Einnahmen des Vorjahres nur die Differenz zwiſchen empfangener und gezahlter Wagenmiethe in Anſatz zu bringen und bei den Ausgaben die gezahlte Wagenmiethe von 56 916 Thlr. außer Berechnung zu laſſen. Hiernach würden die Einnahmen des Jahres 1867 nur 4 247 572 Thlr. und die Ausgaben 1 456 051 Thlr. betragen haben, welche Summen dieſer Vergleichung zu Grunde gelegt worden ſind.

63. Graz-Köflacher Eiſenbahn.

I. **Beſitzungen der Geſellſchaft.** Als integrirender Theil des Eiſenbahn-Unternehmens gehören noch mehrere Kohlenbergwerke bei Voitsberg und Köflach, ſowie die von den größeren Werken nach den Stationen angelegten, für Pferdebetrieb eingerichteten Kohlenbahnen zum Eigenthum der Graz-Köflacher Eiſenbahn-Geſellſchaft.

II. **Bahn-Anlagen.** Die Stationen Krottendorf, Krems und Köflach wurden erweitert. In Köflach wurde ein Heizhaus für 2 Lokomotiven und ein Wächterhaus für 2 Wächter erbaut; mehrere Wächterhäuſer an der Strecke wurden vergrößert und mehrere Brunnen angelegt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden um eine Lokomotive vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75. Das hier aufgeführte concessionirte Anlage-Kapital bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahn, sondern auch auf die übrigen Besitzungen der Gesellschaft.

87a. Von den hier aufgeführten Stamm-Actien sind 11 638$^{13}/_{40}$ Stück zum Werthe von 1 551 776 Thlrn. ausgeben, 2849$^{3}/_{40}$ Stück zum Werthe von 382 726 Thlrn. befinden sich im Besitze der Gesellschaft, der Rest ist noch nicht ausgefertigt.

231. Dies ist die gezahlte Assekuranz-Prämie, die Grundsteuer ist in Kol. 271 mitenthalten.

272. An der Dividende nehmen nur die ausgegebenen Actien (siehe Erläuterung zu Kol. 88a) Theil, die im Besitze der Gesellschaft befindlichen sind ohne Dividenden-Genuß.

64. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen die Vorjahre unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt:

1) die Hauptbahn von Wien über Floridsdorf, Gänserndorf, Lundenburg, Prerau, Schönbrunn, Oderberg, Dziedit und Trzebinia nach Krakau		54,407	Meilen,
2) folgende Zweigbahnen:	a) von Floridsdorf nach Stockerau	2,340	"
	b) " Gänserndorf nach Marchegg	2,415	"
	c) " Lundenburg nach Brünn	8,00	"
	d) " Prerau nach Olmütz	3,030	"
	e) " Schönbrunn nach Troppau	3,785	"
	f) " Oderberg bis zur Preußischen Grenze bei Annaberg 0,49 Meilen, welche an die Preußische Wilhelmsbahn-Verwaltung verpachtet ist;		
	g) von Dziedit nach Bielitz	1,490	"
	h) " Trzebinia über Szczakowa nach der Grenze bei Myslowitz	3,534	"
	und von Szczakowa nach der Grenze bei Granica	0,252	"
	zusammen	79,773	Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Ende 1867 waren doppelgeleisig die Strecken:

Wien-Ung. Hradisch	18,19	Meilen
Prerau-Leipnik	1,95	"
Schönbrunn-Oderberg	1,76	"
Im Jahre 1868 ist hinzugekommen die Strecke Stauding-Schönbrunn	2,18	"
so daß ult. 1868 doppelgeleisig waren	24,08	Meilen.

Im Bau begriffen war das zweite Geleise auf der 1,53 Meilen langen Strecke Stauding-Zauchtl.

Auf der Kaiserwasserbrücke vor dem Wiener Bahnhofe wurde das dritte Geleise für den Rangirdienst und von der Einmündung der Brünner Flügelbahn in die Hauptbahn bis in die Station Lundenburg ebenfalls das dritte Geleise gelegt, um den Verkehr auf beiden Linien schon von dieser Station aus zu isoliren.

Eine Vermehrung und Verlängerung der Stations-Geleise fand statt in Floridsdorf, Hohenau, Gänserndorf, Rohatetz, Prerau, Pohl, Zauchtl, Stauding, Schönbrunn, Treppau, Osterau und Oderberg. Mit der Auswechselung von Schienen schwachen Profils wurde fortgefahren in den Stationen Floridsdorf, Angern, Gänserndorf, Raigern, Prerau, Hruschau, Bielitz, Oswiecim, Szczakowa u. Krakau.

Bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn werden gegenwärtig nur noch 6,6 Meter lange breitbasige Bessemer- oder Puddelstahlschienen verwendet. Dieselben haben 5,73 Pr. Quadratzoll Querschnitt und 19,3 Z.-Pfd. Gewicht pro 1,0072 Pr. Fuß.

2. **Stationsbauten.** In Mödritz und Zauchtl wurden Waarenmagazine erbaut, in Ostrau eine Wasserstation sammt Wasserleitung hergestellt.

Endlich ist im Jahre 1868 die Vergrößerung resp. der Neubau der Wächterhäuser beendet worden.

3. **Telegraphen-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurden 17 Telegraphen-Stationen nach dem Morsé-System neu eingerichtet.

Die bestehende eiserne Drahtleitung für elektrische Stations-Deckſignale von 16,64 Meilen ist um 2,41 Meilen und die für elektrische Wächter-Glockensignale von 15,59 Meilen um 53,76 Meilen verlängert worden.

Die vorhandenen 287 Stück elektrische Läutewerke für die Stations-Deckſignale wurden um 28 Stück vermehrt und die Wächter-Glockensignale auf der Strecke Wien-Floridsdorf (4 Wächter-Signalposten) versuchsweise in Betrieb gesetzt. Die bezügliche Einrichtung ist insofern eine verbesserte, als zu den gewöhnlichen Apparaten noch ein mechanischer Zeichengeber und ein Registrir-Werk hinzugekommen ist. Erstere sichert gegen Irrthum bei der Zeichen-Abgabe, letzterer fixirt jedes gegebene Signal auf einem Papierstreifen und dient dadurch eben so sehr zum richtigen Verständnisse der Signale, als auch zur Kontrole des Dienstes.

III. **Industrielle Anlagen.** Die Kaiser Ferdinands Nordbahn besitzt 3 größere Werkstätten, deren Hauptaufgabe in der Reparatur und Rekonstruktion der Fahrbetriebsmittel besteht, welche aber auch zu Neuherstellungen, sowie zu Arbeiten für Bauzwecke herangezogen werden; eine Schwellen-Imprägnir-Anstalt und mehrere Kohlengruben bei Mährisch-Ostrau u. Pechnik (im Krakauer Gebiet).

1. In der Hauptwerkstätte zu Wien wurden im Jahre 1868 . . 690 Arbeiter beschäftigt; daselbst werden namentlich Hauptreparaturen an Lokomotiven und Tendern, sowie die kleineren Reparaturen der in Wien selbst stationirten 108 Lokomotiven und Tender ausgeführt. Es werden daselbst jährlich ca. 15 Lokomotiven vollständig reconstruirt

und mit neuen Kesseln versehen. Die Kessel werden in den eigenen Werkstätten und zwar aus Oesterr. Bessemerblechen mit kupfernen Feuerkasten hergestellt. Die Werkstätte ist mit einer besonderen Einrichtung für Feuerrohr Reparaturen versehen, weshalb sämmtliche derartige Reparaturen daselbst ausgeführt werden. Für kleinere Wagen-Reparaturen besteht eine kleine Abtheilung in der Werkstätte, ebenso für Herstellung und Reparatur sämmtlicher Signal- und anderer Laternen.

Die Werkstätte in Floridsdorf beschäftigt 650 Arbeiter und befaßt sich hauptsächlich mit der Reparatur der Wagen und zwar in solchem Umfange, daß die übrigen Werkstätten nur die dringendsten Herstellungen auszuführen haben. Daselbst werden auch die Räder-Reparaturen bewerkstelligt, mit Ausschluß einer geringen Zahl, welche in Wien und Ostrau zum Abdrehen gelangen. Ferner werden daselbst jährlich 200—300 neue Lastwagen (als Ersatz für ausrangirte) erbaut. Endlich besteht dort eine Abtheilung für Oberbau-Bedürfnisse, als: Herze, Wechsel und Signalmittel, sowie für Reparatur resp. Schweißen von jährlich ca. 2500 Schienen.

Die Werkstätte in Ostrau beschäftigt 190 Arbeiter und hat an ca. 100 Lokomotiven und Tendern die weniger umfangreichen Hauptreparaturen, sowie die kleinen Reparaturen zu besorgen. Alsdann besteht daselbst eine Abtheilung für kleinere Herstellungen und Reparaturen an Lastwagen. Ausnahmsweise werden auch, da Privatwerkstätten dort nicht bestehen, kleine Herstellungen für Private ausgeführt.

Außer diesen 3 Werkstätten sind die Heizhäuser in den Stationen Lundenburg, Prerau, Krakau, Brünn und Marchegg mit den nöthigen Einrichtungen und Mitteln ausgerüstet, um die kleinen Nachbesserungen an Lokomotiven, Tendern und Wagen rasch herstellen zu können. Von den genannten Heizhausleitungs-Werkstätten wird nur jene in Krakau mit Dampf betrieben. In Prerau werden 3 Feuer zum Schienenschweißen beschäftigt und jährlich ca. 6000 Stück Schienen reparirt.

2. Der Gesammt-Arbeiterstand sämmtlicher größeren Werkstätten incl. der in den gedachten Heizhäusern mit Reparaturen beschäftigten ist 1660 Mann.

Die Schwellen-Imprägnir-Anstalt in Augern wurde im November 1868 in Betrieb gesetzt. Das Anstaltsgebäude enthält: 1 Dampfmaschine, 1 Luftpumpe, 1 Cylinder von 28 Fuß Länge und 6 Fuß Durchmesser, 2 in Cement gemauerte Reservoirs und 1 gemauerten Trockenofen. Die Anstalt kann jährlich mindestens 120 000 Schwellen imprägniren. Als Imprägnirungsstoffe werden verwendet: Chlorzink und creosothaltige Oele. Das Personal besteht aus einem Werkführer, 2 Heizern, 16 stabilen Arbeitern und ca. 12 Tagelöhnern.

Im November und Dezember 1868 wurden 17 327 Kiefern-Schwellen mit Chlorzink imprägnirt.

Ein Cubikfuß Kiefernholz hat vor der Imprägnirung durchschnittlich 34—38 Z.-Pfd. und nach der Imprägnirung mit Chlorzink 46—50 Z.-Pfd. gewogen. Die Gewichtszunahme beträgt mithin 12—16 Z.-Pfd. pro Cbfß.

Ein Cubikfuß Eichenholz hat vor der Imprägnirung durchschnittlich 52—56 Z.-Pfd., nach der Imprägnirung mit Chlorzink 57—62 Z.-Pfd. gewogen; die Gewichtszunahme beträgt somit pro Cbfß. 5—6 Z.-Pfd.

Die Aufnahme von creosothaltigem Theeröl war bei einer eichenen Schwelle durchschnittlich 17—20 Z.-Pfd.

3. Die Kohlengruben der Kaiser Ferdinands Nordbahn umfassen 6 getrennte Reviere, von denen 5 in der Umgebung von Mähr.-Ostrau und 1 bei Pechnik im Krakauer Gebiet liegt.

Der Grubenbesitz beträgt in den Ostrauer Revieren 213 Massen mit 77 923 □Kl. Ueberscharen, im Pechniker Revier 23 Massen; außerdem 3 priv. Bohrfunde und 13 Freischürfe. In neuester Zeit wurden die Freischürfe im östlichen Theile des Ostrauer Beckens noch um 52 vermehrt, woselbst durch Bohrungen das Terrain wird geprüft werden.

Die Anzahl der abbauwürdigen Flötze beträgt 44, mit einer Mächtigkeit von 18—144 Zoll; die durchschnittliche Mächtigkeit beträgt jedoch nur 42 Zoll.

Die Kohle, fast durchgehends Backkohle, ist von vorzüglicher Qualität, sie giebt 70—75 Proc. Coaks und es sind 8,5 Z.-Ctr. Kohlen einer Klafter 36" weichen Brennholzes aequivalent.

Im Jahre 1868 betrug die Gesammtförderung 5½ Millionen Z.-Ctr. Davon verbrauchte der Bahnbetrieb 2 Millionen und der Grundbetrieb ½ Million Z.-Ctr., der Rest von 3 000 000 Z.-Ctr. wurde dem Verschleiße übergeben.

Außerdem wurden aus einem Theile der Kohlen 152 000 Z.-Ctr. Coaks und 254 000 Z.-Ctr. Briquetten erzeugt.

Die obige Leistung wurde erzielt von 22 Beamten, 16 Steigern, 2586 männlichen und 200 weiblichen Arbeitern, zus. von 2880 Individuen.

Die Kohlenwerke besitzen Dampfmaschinen und zwar:

zur Förderung	510 Pferdekräfte,	zur Aufbereitung	26 Pferdekräfte,
„ Wasserhaltung	1144 „	„ Briquettbereitung	45 „
„ Ventilation	26 „	In Summa	1751 Pferdekräfte.

Ein Theil der Beamten und Aufseher wohnt in 63 Naturalwohnungen und ca. 400 Bergleute verschiedener Kategorie haben in den den Werken gehörigen Zinshäusern 196 Wohnungen gemiethet.

IV. **Betriebsmittel.** Die Lokomotiven wurden um 4 Personenzug- und 10 Lastzug-Maschinen à conto der Kaiser Ferdinands Nordbahn, sowie um 6 Personenzug- und 10 Lastzug-Lokomotiven à conto der im Bau begriffenen Mährisch-Schlesischen Nordbahn vermehrt, wogegen 7 Lokomotiven wegen zu geringer Leistungsfähigkeit ausrangirt wurden. Der Wagenpark wurde um 105 bedeckte Lastwagen, 416 Kohlenwagen, 60 Plattformwagen u. 20 Borstenviehwagen vermehrt; wegen Beschädigung und aus Sicherheits-Rücksichten dagegen 208 Wagen ausrangirt. Von den Wagen wurden 301 Stück in den eigenen Werkstätten erbaut.

V. **Personen-Verkehr.** Die Kaiser Ferdinands Nordbahn ist dem Verband für Rundreise-Billets beigetreten.

VI. **Güter-Verkehr.** Im Laufe des Jahres 1868 wurden in den Hauptrichtungen Züge für Eilgut- und Lebensmittel-

Transporte eingeführt, welche vom November an in gemischte Züge verwandelt wurden. Der Erfolg dieser Maßregel war sehr günstig. Es trat eine theilweise Entlastung der Personenzüge ein, so daß dieselben prompter abgefertigt werden konnten.

VII. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) bestehen noch:

a) eine Kranken-Unterstützungskasse für Maschinenführer, Heizer und Werkstätten-Arbeiter,

b) eine Kranken-Unterstützungskasse für Bergwerks-Arbeiter, die sogenannte „Bruderlade", welche ult. 1868 mit einem Bestande von 135 853 Thlrn. abschloß.

Die an der ad a genannten Kasse Betheiligten verlangten den Fonds in eigene Verwaltung zurück. Nach ordnungsmäßiger Uebergabe desselben haben sich die Theilnehmer der meisten Werkstätten und Heizhausleitungen ihre Antheile herauszahlen lassen, die lokalen Unterstützungskassen wurden aufgelöst. Gegenwärtig besteht nur noch eine Krankenkasse für die genannten Kategorien in Wien und Floridsdorf, gleichfalls unter autonomer Verwaltung der Theilnehmer.

Die ad b aufgeführte Kasse besteht jedoch fort und zwar unter Verwaltung der Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Eine allgemeine Kranken-Unterstützungskasse für stabile und nicht stabile Diener, sowie für Arbeiter ist in der Gründung begriffen.

VIII. **Neue Bahnlinien.** Seit dem Herbste 1867 ist die „Mährisch-Schlesische Nordbahn" im Bau begriffen. Dieselbe besteht: a) aus der Hauptbahn Brünn-Olmütz-Sternberg . . . . . 15,32 Meilen,
b) „ „ Flügelbahn Nezamislitz-Prerau . . . . . 3,67 „

Die Mährisch-Schlesische Nordbahn hat mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn wohl eine gemeinsame Central-Verwaltung, ist aber im Uebrigen ein ganz selbstständiges Unternehmen.

Im Jahre 1868 wurde der Bau energisch fortgesetzt und am 30. August 1869 die 11,55 Meilen lange Strecke Brünn-Nezamislitz-Prerau dem Verkehre übergeben.

Die Eröffnung der 7,11 Meilen langen Strecke Nezamislitz-Olmütz-Sternberg wird im Jahre 1870 erfolgen.

IX. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

71b. Außerdem sind 315 electrische Deckungs-Signal-Läutewerke vorhanden.

122. Von den hier aufgeführten Nutzmeilen haben die Lokomotiven 5664 Meilen auf der Ostrauer Kohlenbahn und 1405 Meilen auf der Wiener Verbindungsbahn zurückgelegt.

168, 171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der beförderten Thiere enthalten.

Davon sind als Eilgüter:
851 Ctr. im Binnenverkehre befördert,
672 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
2 404 „ „ „ „ angekommen u.
211 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert.

Als Frachtgüter (Kol. 171) sind dagegen
719 873 Ctr. im Binnenverkehre befördert,
174 356 „ „ direkten Verkehre aufgegeben,
1 489 284 „ „ „ „ angekommen u.
367 259 „ „ Durchgangs-Verkehre befördert,
zus. 2 754 910 Ctr., wie in Kol. 179a angegeben.

229. Die Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Geräthe sind unter den correspondirenden Ausgaben Kol. 224—226 ꝛc. bereits enthalten.

248. Hierin sind auch die Kosten der Beleuchtung der Betriebslokale und Stationssignale enthalten.

268. Dem hier nachgewiesenen Ueberschusse von . . . . . 11 912 887 Thlrn.
treten noch hinzu: die Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere von . . . . . 224 868 „
Diese 12 137 755 Thlr.
nebst dem in Kol. 269 aufgeführten Bestande aus dem Vorjahre sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

274. Hierin sind auch die Beiträge für Krankenpflege und die „Bruderlade" (siehe ad VII dieses Berichts) enthalten.

65. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

I. **Bahngebiet.** Durch die Concessions-Urkunde vom 11. November 1866 sind der Kaiser Franz-Josef-Bahn-Gesellschaft die Linien Wien-Tulln-Meissau-Gmünd-Budweis-Pilsen-Eger und Gmünd-Wittingau-Tabor-Prag concessionirt worden. Das Anlage-Kapital ist auf 81 576 600 Fl. Oesterreichischer Währung (54 384 400 Thlr.), bestehend in 32 016 600 Fl. Actien und 49 560 000 Fl. Obligationen, festgesetzt worden. Dieses Anlage-Kapital ist vom Staate mit 5 Proc. garantirt.

Die Strecke von Budweis über Strakonitz nach Pilsen von 17,94 Oesterr. = ... 18,07 Pr. Meilen wurde am 1. September 1868 dem Betriebe übergeben.

Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt mit Rücksicht auf die Betriebszeit . . . . . 6,02 Meilen, derselbe konnte aber den Durchschnittsberechnungen „pro Meile" nicht zu Grunde gelegt werden, weil die Betriebs-Resultate der ganzen Strecke nur einen 4monatlichen Zeitraum umfassen, eine Vergleichung mit den übrigen Vereinsbahnen, deren Betriebs-Resultate sich auf ein volles Jahr beziehen, also nicht möglich ist.

Die Strecke Wien-Budweis (28,07 Oesterr. Meilen) befindet sich im Bau, die Strecken Pilsen-Eger und Gmünd-Tabor-Prag sollen demnächst in Angriff genommen werden.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

75, 87 u. 89. Hier ist derjenige Theil des concessionirten Anlage-Kapitals aufgeführt worden, welcher für den Bau der Strecke Budweis-Pilsen verausgabt worden ist, auf welchen sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil die Bahn von Bau-Unternehmern erbaut wird.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der in Kol. 177a u. 178 nach Stückzahl aufgeführten Equipagen und Thiere enthalten. Davon sind:

291 Ctr. Equipagen und 3364 Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
— " " " 1401 " " " direkten Verkehre aufgegeben und
— " " " 14 " " " " " angekommen,
zus. 291 Ctr. Equipagen und 4779 Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

66. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, umfaßt:

1) die Lokomotivbahnen und zwar:

a) die Hauptbahn von Wien über Linz bis zur Bayerischen Grenze bei Salzburg . . . 42,35 Meilen,
wovon die Strecke von Salzburg bis zur Grenze . . . . . 0,78 "
an die Königl. Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, mithin im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 41,60 Meilen,

b) die Verbindungsbahn Penzing-Hetzendorf . . . . . 0,78 "

c) die Flügelbahn von Wels bis zur Bayerischen Grenze bei Passau . . . 10,52 Meilen
nebst der von der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft gepachteten Strecke von der Landesgrenze bis Passau . . . . . 0,21 "
10,73 "
zusammen 53,11 Meilen,

d) die schmalspurige Zweigbahn Lambach-Gmunden . . . . . 3,82 "
Auf diese 56,93 Meilen

beziehen sich die in den Tabellen unter „Lokomotivbahn" aufgeführten statistischen Notizen.

2) die Pferdebahn Linz-Budweis . . . . . 17,37 "
Gesammtlänge aller Bahnlinien 74,30 Meilen.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Im Jahre 1868 wurde auf den Strecken Haag-St. Valentin (1,87 Meilen) und Linz-Hörsching (1,38 Meilen) das zweite Geleise gelegt.

2. **Stationsbauten.** In Wien wurde ein feuerfestes Gütermagazin nebst Expeditions-Lokalitäten erbaut; in der Verlängerung der Station Penzing ein 300 Ruthen langer Rangirbahnhof für 7 Nebengeleise und die erforderlichen Baulichkeiten, sowie das Bahnhofs-Plateau und die Gebäude für die neu eröffnete Station Andorf hergestellt.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 8 Lastzugs-Lokomotiven und 200 Lastwagen vermehrt.

Die vorstehend ad 1d aufgeführte Lambach-Gmundener Zweigbahn, deren Betrieb mit den übrigen Lokomotivbahnstrecken vereinigt ist, hat eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll Oesterr. und deshalb ihre eigenen Betriebsmittel, nämlich 14 Tender-Lokomotiven, 27 vierrädrige Personenwagen mit 479 Sitzplätzen, 10 vierrädrige Gepäckwagen mit 300 Z.-Ctr. Ladefähigkeit, 323 vierrädrige offene, 64 vierrädrige bedeckte, 1 sechsrädrigen und 8 achträdrige offene, zusammen 366 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 19 350 Ctrn., 2 Schneepflüge und 2 Draisinen.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Die neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Kranken- und Unterstützungskasse für die Beamten und Arbeiter der Gesellschaft schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 27 561 Thlrn. ab.

V. **Neue Bahnlinien.** Für den Umbau der Linz-Budweiser Pferdebahn in eine Lokomotivbahn, sowie für den Bau einer Zweigbahn von St. Valentin nach Wartberg wurden im Jahre 1868 die Vorarbeiten begonnen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol. a. **Lokomotivbahn.**

13. Doppelgeleisig sind die Strecken Wien-Neulengbach (5,05 M.), Haag-St. Valentin (1,87 M.) u. Linz-Hörsching (1,38 M.).

60. Dieser Fall, in einer Länge von 60,44 Ruthen, befindet sich zwischen Engelhof und Gmunden.

75. Concessionirt ist das am Schlusse eines jeden Jahres als verwendet nachgewiesene Anlage-Kapital, auf welches sich auch die Zins-Garantie des Staats bezieht.

76. Hiervon kommen 190 626 Thlr. auf Vorarbeiten und 660 433 Thlr. auf den an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlten Kaufpreis für die Lambach-Gmundener Zweigbahn.

89. Die Zins-Garantie erstreckt sich auf das ganze concessionirte resp. verwendete Anlage-Kapital (siehe Erläuterung zu Kol. 75).

91d u. e, 96d, 98e, 100d, 102g, 105, 106 u. 109e. Hierunter befinden sich die Betriebsmittel der Lambach-Gmundener Zweigbahn resp. deren Sitzplätze und Ladungsfähigkeit (siehe ad III dieses Berichts).

111 u. 112. Die größte zulässige (Netto-) Belastung einer Güterwagen-Achse der Lambach-Gmundener Zweigbahn beträgt 25 Z.-Ctr. und deren Durchmesser (in der Nabe) 75 Millimeter.

114—116. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren die Anschaffungskosten der Wagen für die Hauptbahn. Den Durchschnittsberechnungen Kol. 114b, 115b u. 116b liegen deshalb 53,11 Meilen = 400,02 Kilometer zu Grunde.

129e u. 131e. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Braunkohlen und Steinkohlen verwendet; es beträgt das

pro Nutzmeile verbrauchte Quantum, auf **Braunkohlen** reducirt, 674,42 Z.-Pfd. auf der Hauptbahn und 402,66 Z.-Pfd. auf der Lambach-Gmundener Zweigbahn.

135. Ebenso ist hier das verbrauchte Quantum auf Braunkohlen reducirt.

177a. Außerdem wurden noch 43 Leichen befördert.

177c. Dies sind die beförderten Militair-Fuhrwerke und Geschütze.

270a. Hierin sind auch die Zinsen der schwebenden Schuld enthalten.

b. **Pferdebahn.**

76—84. Das Anlage-Kapital kann nach den einzelnen Bautiteln nicht angegeben werden, weil die Bahn in fertigem Zustande übernommen worden ist.

85. Dies ist die für die Erwerbung der Bahn an die „erste Oesterreichische Eisenbahn-Gesellschaft" gezahlte Summe.

114—120. Die Anschaffungskosten der Wagen können ebenfalls nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

173b u. c. Dies sind die im direkten Verkehre mit der Kaiserin Elisabeth-**Lokomotivbahn** beförderten Güter.

237. Hierin sind auch die Löhne der Kutscher und Transportknechte enthalten.

245. Von dieser Summe kommen:

a) auf die Fütterungskosten der Pferde	86 439	Thlr.
b) = Kurkosten für erkrankte Pferde und Honorar der Thierärzte	2 270	=
c) = Miethe für fremde Pferde	11 984	=
d) = Kosten für den Ankauf neuer Pferde, nach Abzug des Erlöses für die verkauften	9 800	=
e) = Miethe für Stallungen, Futterböden ꝛc., Kosten der Futtersäcke, Stallutensilien, Beleuchtung der Ställe und Kosten des Einstreustrohes nach Abzug des Erlöses für den gewonnenen Dünger	3 154	=
f) auf Erhaltung der Pferdegeschirre, Kosten des Hufbeschlages, der Bespannungs-Utensilien und der Straßenfuhrwerke	12 503	=
zusammen	126 150	Thlr.

67. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet**, welches gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist, umfaßt die Strecke von Lemberg über Stanislau nach Czernowitz von 34,56 Oesterr. = . . 35,11 Preuß. Meilen.

Die im Jahre 1867 begonnene Ausführung des Baues der Bahn von Czernowitz nach Suczawa (11,8 Meilen) wurde im Jahre 1868 fortgesetzt.

Nachdem der Gesellschaft im Jahre 1868 von der Rumänischen Regierung die Concession zum Bau der Bahn von Suczawa nach Jassy mit den Zweigbahnen von Berestie nach Botuschani und von Pascani nach Roman ertheilt worden, erfolgte die Aenderung der Firma in „Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft."

Mit der Ausführung des Baues dieser neuen Linien wurde im September 1868 an allen Punkten begonnen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Laufe des Jahres 1868 wurden die 5 nach Schifflorns System ausgeführten Brücken der Strecke Lemberg-Czernowitz von 30 Klafter Spannweite abgetragen und durch provisorische hölzerne Brücken ersetzt.

III. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensions-Kasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Kranken-Unterstützungs-Verein, welcher ult. 1868 mit einem Bestande von 6 254 Thlrn. abschloß.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

18c. Dies sind „offene" d. h. solche Brücken, wo die Schiene blos auf einer Langschwelle über die Oeffnung gelegt ist.

23c. Die Durchfahrten sind in Kol. 18 aufgeführt, weil sie gleichzeitig als Durchlässe für Wasserabzug dienen.

88. Hierin sind auch 2 667 Thlr. amortisirte Actien enthalten.

89. Der Staat hat ein jährliches Reinerträgniß von 1 000 000 Thlr. in Silber garantirt.

137a. Hierin sind auch die Kosten für das Aufladen des Brennmaterials auf die Tender enthalten.

165. Außerdem wurden noch mit dem Reisegepäck zugleich aufgegeben 5 Equipagen und 6 Pferde. Mit Militair-Transporten kam 1 Pferd zur Beförderung.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

3 235 Z.-Ctr. Fahrzeuge u. 112 733 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert,
124 = = = 554 941 = = im direkten Verkehre aufgegeben und
6 625 = = = 1 942 = = = = = angekommen,

zus. 9 984 Z.-Ctr. Fahrzeuge u. 669 616 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

257. Hierin sind 11 933 Thlr. „Stempel-Auslagen aller Art" enthalten.

260. Ebenso hierin 5 333 Thlr. Zuschuß zur Beamten-Pensionskasse.

270—272. Für das Jahr 1868 waren erforderlich:

zu 5 Proc. Zinsen des verwendeten Anlage-Kapitals	816 552	Thlr.
zur Amortisation desselben	14 000	=
zu 2 Proc. Dividende der Stamm-Actien	169 448	=
zusammen	1 000 000	Thlr.
Der Ueberschuß im Nominalbetrage von 552 971 Thlrn. repräsentirt in Silber	458 810	=
so daß der Staat in Folge der übernommenen Garantie zuschießen mußte.	541 190	=

340 u. 345. Durch den Einsturz der Brücke bei Czernowitz wurde nur der Güterverkehr zwischen Czernowitz und der nächsten Station Luzan auf 3 Wochen unterbrochen, die Personen wurden jedoch bis zum letzten Wärterhause vor Czernowitz mit den gemeinschaftlichen Zügen befördert.

342. Der abnorme Schneefall in den Monaten Januar und Februar 1868 beeinträchtigte wohl öfter den regelmäßigen Verkehr, der Betrieb war jedoch nur an 2 Tagen unterbrochen.

353. Diese Summe wurde an eine Wittwe als „Abfertigung" gezahlt.

359. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die geleistete Zahlung für den angekauften Platz zum Pensionshause.

68. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr ist nicht mit dem Kalenderjahre identisch, sondern beginnt mit dem 1. Dezember. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Dezember 1867 bis ult. November 1868.

II. Ueber die Organisation der **Verwaltung** und das **Bahngebiet** ist das Nähere in dem Jahrgange 1863 der Statistik S. 207 enthalten. Durch die am 6. Mai 1868 erfolgte Betriebs-Eröffnung der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn hat die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn in Uszög (bei Fünfkirchen) Anschluß erhalten.

III. **Bahn-Anlagen.** 1. **Stationsbauten.** In der Station Uszög wurden mehrere Nebengeleise, eine große Drehscheibe, sowie einige Wohnungs-Anbauten hergestellt; alsdann sind in der Station Mohacs die Erdanschüttungen und Perron-Anlagen zur Herstellung einer eigenen Bahnabtheilung für den Getreide-Export in Angriff genommen worden.

2. **Telegraphen.** Die Markus'schen Scheiben-Apparate wurden in Folge Anschlusses der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn im Mai 1868 kassirt und statt derselben Apparate nach Morséschem Systeme eingeführt.

Die Herstellung von Läutewerken soll im Jahre 1869 erfolgen.

IV. Die **Betriebsmittel** wurden um 2 Lokomotiven vermehrt.

V. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

70. Außerdem sind noch kurze Leitungen von den Stationen nach den Distanz-Signalen vor den Stationen vorhanden.

74. Den hier aufgeführten 78 optischen Telegraphen (Armsignale) wurden noch 12 Distanz-Signale hinzugefügt.

75 u. 87. Die Höhe des für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn concessionirten Anlage-Kapitals kann nicht angegeben werden, weil dasselbe in dem der Eigenthümerin derselben, der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, für ihre sämmtlichen Unternehmungen (Dampfschifffahrt, Eisenbahn, Kohlengruben ꝛc.) concessionirten Kapitale enthalten ist.

Es ist daher das bis ult. 1868 verwendete Kapital hier angegeben worden.

129b. Dies ist das verbrauchte Quantum Briquetten.

135. Zur Ermittelung des Brennstoff-Verbrauchs pro Achsmeile wurde das verbrauchte Quantum Holz seinem Brennwerthe nach auf Coaks reducirt; es repräsentiren daher die hier aufgeführten 5,155 Z.-Pfd. das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Coaks.

136c. Dies ist der Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd. Briquetten.

147. Hierin sind 922 Achsmeilen enthalten, welche die Arbeitswagen auf fremden Bahnen durchlaufen haben.

164a, 168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn steht im direkten Verkehre mit der Fünfkirchen-Barcs'er, der Südbahn und der Donau-Dampfschifffahrt. Die im Verkehre mit der Letzteren beförderten Personen und Güter werden dem Binnenverkehre hinzugerechnet.

196. Die Einrichtung, wonach nur die Bahnstation Villany als Telegraphen-Station für den Privat-Depeschen-Verkehr fungirt, wurde im Jahre 1868 aufrecht erhalten; nach Einführung der Morséschen Apparate konnten aber auch von den anderen Bahnstationen aus Seitens der Staats-Aemter Privat-Depeschen expedirt werden.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

270. Hier sind die Zins- und Amortisations-Beträge aufgeführt, welche nach den Rechnungs-Normen der Bahn für das verwendete Anlage-Kapital (Kol. 85) gezahlt werden mußten.

346—365. Eine besondere Pensionskasse für die Beamten der Eisenbahn ist nicht vorhanden, dieselben gehören vielmehr dem für die sämmtlichen Beamten der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft bestehenden Pensionsfonds an, über welchen das Nähere in der Statistik pro 1862 S. 52 enthalten ist.

Der für die Beamten der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn besonders bestehende Kranken-Unterstützungs-Verein schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 1 766 Thlrn. ab.

69. Bahnen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Ueber das **Bahngebiet,** die **sonstigen Besitzungen** der Gesellschaft, das **Anlage-Kapital,** sowie die Emission und Amortisation der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen sind in den Jahrgängen 1865 und 1866 der Statistik S. 195 resp. 206 nähere Mittheilungen enthalten.

Veränderungen hiergegen sind insofern eingetreten, als die Vertheilung und Berechnung des gesammten Anlage-Kapitals ult. 1868 folgende war:

1) Werth der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen:

a) der nördlichen Linie	42 165 269 Thlr.
b) = südöstlichen = ...	41 910 783 =
zu übertragen	84 076 052 Thlr.

übertragen	84 076 052	Thlr.
c) der Bergwerksbahn von Oravicza nach Steyerdorf resp. der Anina	3 296 941	"
d) " Wien-Neu-Szönyer Linie	10 073 158	"
zusammen	97 446 151	Thlr.
2) Werth der ult. 1868 vorhandenen Bau- und Betriebsmaterialien	3 048 763	"
3) " " Berg- und Hüttenwerke, Domainen und Fabriken sammt Inventar . . .	18 509 698	"
4) " " für die Dampfschifffahrt angeschafften Schiffe ꝛc.	346 845	"
5) " " übrigen Realitäten	462 976	"
6) Cassa, diverse Debitoren und Creditoren	2 827 966	"
überhaupt	122 642 399	Thlr.

Die Bergwerksbahn von Oravicza über Majdan, Lissawa und Krassowa nach Steyerdorf resp. der Anina von 4,53 Meilen wurde (wie in den Vorjahren) ausschließlich zu Transporten der Gesellschaft benutzt und ist deshalb in die vorliegenden statistischen Notizen nicht aufgenommen worden.

II. **Bahn-Anlagen.** 1. **Geleise.** Auf der nördlichen Linie wurden die Bahnhofs-Geleise um 3514 Klafter vermehrt und 22 558 Current-Klafter Geleise mit altartigen Schienen schwachen Profils durch solche des 21pfündigen Systems ersetzt. Ferner wurde die Herstellung des zweiten Geleises auf der Linie Brünn-Prag in einer Ausdehnung von 9,39 Meilen beschlossen.

Auf der südöstlichen Linie wurden die Bahnhofs-Geleise um 7878 lfd. Klafter vermehrt und 14 371 Klftr. ausgewechselt. Auf den Strecken Palota-Pest, Pest-Vecses und Irsa-Czegled, d. i. auf einer Gesammt-Länge von 6,14 Meilen, wurde unter gleichzeitiger Verbreiterung des Unterbaues und der Kunstobjekte das zweite Geleise hergestellt, welches auf den Strecken Waitzen-Palota und Vecses-Irsa im Jahre 1869 vollendet werden soll.

Auf der Wien-Neu-Szönyer Linie wurden 6155 und auf der Steyerdorfer Linie 2617 Klafter Geleise ausgewechselt.

2. **Brücken.** Auf der nördlichen Linie wurden die Holzüberlagen von 11 Brücken mit zusammen 281,33 Fuß Oeffnungsweite durch Eisen-Constructionen ersetzt.

3. **Stationsbauten.** Auf der nördlichen Linie wurde mit der Vergrößerung des Prager und Olmützer Bahnhofes fortgefahren. In den Stationen Böhmisch-Trübau, Böhmisch-Brod, Hohenstadt u. s. w. sind zahlreiche Arbeiten geringeren Umfanges zur Ausführung gekommen, Wasserspeise-Anlagen hergestellt u. s. w. Auf der südöstlichen Linie sind zwischen Pest und Marchegg zur Erleichterung der Zugkreuzungen vier neue Stationen und zwar in Puszta-Födemes, Udvard, Körth und Puszta-Göd errichtet worden. Dieselben werden nunmehr auch für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Für die Einlagerung von Körnerfrüchten sind 19 neue Getreideschuppen mit zusammen 1550 Quadrat-Klafter Lagerraum in den verschiedenen Stationen hergestellt; außerdem sind allenthalben Laderampen, Brückenwaagen, Wasser-Speiseeinrichtungen u. s. w. zur Ausführung gekommen.

In Szöregh und Temesvar wurden neue „Aufnahms-Gebäude", in Pest Kasernen für jene Arbeiter hergestellt, deren Zuzug aus der Fremde sich als unerläßlich darstellte. In Pest wurden ferner neue Frachten-Magazine errichtet und die Gebäude für Personen-Aufnahme verbessert und vergrößert.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 20 Lastzugs-Maschinen mit Tendern, 8 Tender-Maschinen, 112 bedeckte, 102 offene Last- und 500 Kohlenwagen vermehrt.

IV. **Genossenschafts-Kassen.** Außer der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch eine Kasse für Pension und Unterstützung der Diener und Arbeiter unter dem Titel „Provisions- und Unterstützungs-Institut für Diener und Arbeiter der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-E.-G.", welche Ende 1868 mit einem Bestande von 674 774 Thlrn. abschloß.

V. **Neue Bahnlinien.** Die Strecken Wien-Marchegg (6,09 Oesterr. Meilen) und Stadlau-Laa-Znaim-Brünn (20,94 Oesterr. Meilen) befanden sich ult. 1868 noch im Bau. Das Anlage-Kapital für diese Linien bestand ult. 1868 in 164 145 Obligationen der Serie A mit einem Werthe von . . . . . 11 254 190 Thlrn.

Hiervon wurden verwendet im Jahre 1867 . . . 1 312 593 Thlr. und im Jahre 1868 2 980 286 Thlr., so daß noch 6 961 311 Thlr. vorhanden waren.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Alle 3 Linien.

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel (mit Ausnahme der Betriebsmittel) kann nicht stattfinden, weil die Bahnen im vollendeten Zustande für eine runde Summe übernommen worden sind.

88. Außerdem sind noch 3564 Actien zum Nominalbetrage von 475 200 Thlrn. amortisirt.

Südöstliche Linie.

91c. Hierin sind auch 4 zehnrädrige Berg-Lokomotiven enthalten.

Alle 3 Linien.

96c u. b. Hierin ist je ein Hofwagen enthalten, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

119. Die hier aufgeführten Summen repräsentiren die Anschaffungskosten der Untergestelle, Omnibus- und Correspondenzwagen, Militair-Einrichtungs-Gegenstände, Wagen-Signallaternen, Wagenkuppeln, Wärmflaschen, Theerdecken und Fruchtsäcke.

156 u. 157. Der Betrag der Wagenmiethen kann nicht angegeben werden, weil dieselben nicht besonders gebucht sind. (Siehe auch Erläuterung zu Kol. 249 u. 250.)

163. Außerdem sind noch Personen mit Extrazügen befördert worden, deren Anzahl aber nicht notirt ist. Die Zahl der Extrazüge betrug auf der nördlichen Linie 21, auf der südöstlichen 14 und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 8 Züge.

165. An Militair-Effekten wurden außerdem noch befördert: auf der nördlichen Linie 806 Z.-Ctr., auf der südöstlichen Linie 2262 Ctr. und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 886 Ctr.

171 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Equipagen und Thiere (das Gewicht letzterer in Kol. 179a nochmals mitaufgeführt) enthalten. Dasselbe beträgt bei der nördlichen Linie 615 362 Z.-Ctr., bei der südöstlichen Linie 2 345 079 Z.-Ctr. und bei der Wien-Neu-Szönyer L. 278 112 Z.-Ctr.

177a u. 178a. Von den hier aufgeführten Equipagen und Pferden wurden befördert:

	mit Personenzügen	mit Militairzügen
auf der nördlichen Linie	39 Equipagen und 761 Pferde;	7 Fahrzeuge und 287 Pferde;
" " südöstlichen Linie	32 " " 438 "	64 " " 1197 "
" " Wien-Neu-Szönyer Linie . .	6 " " 354 "	1 " " 235 "

201c. Hierin sind auch die Einnahmen für Extrazüge enthalten (siehe Erläuterung zu Kol. 163) und zwar: bei der nördlichen Linie 8792 Thlr., bei der südöstlichen Linie 8645 Thlr. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie 1567 Thlr.

204. Ebenso hierin die Einnahmen für die mit Personenzügen beförderten Equipagen und Pferde, welche betragen haben:

bei der nördlichen Linie . . . 822 Thlr. für Equipagen und 5908 Thlr. für Pferde,
" " südöstlichen Linie . . . 473 " " " " 3443 " " "
" " Wien-Neu-Szönyer Linie 223 " " " " 1957 " " "

230. Die Heizung der Wärterlokale haben die Bahnwärter auf eigene Kosten zu bestreiten.

231. Die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie ist in Kol. 259 mitenthalten.

249 u. 250. Die Wagenmiethe und die Entschädigungen im Güterverkehre in Verbindung mit den gewährten Frachtrabatten werden von den betreffenden Einnahmen von vorneherein in Abzug gebracht.

259. Hierin sind die Kosten für die Erhaltung und Erneuerung der Einrichtungsstücke der Verwaltungs-Lokalitäten, Miethszinse, Unterstützungen, Wohlthätigkeitsspenden und die gezahlte Feuerversicherungs-Prämie enthalten.

268a. Dem Ueberschusse aller 3 Linien von 5 498 091 + 7 612 906 + 678 083 = . . . 13 789 080 Thlrn. treten noch hinzu die Ueberschüsse:

a) aus dem Betriebe der Steyerdorfer Bahn von	144 263	"
b) " " " " Berg- und Hüttenwerke, der Domainen und der Maschinenfabrik von	916 036	"
sowie an diversen Zinsen ꝛc.	78 054	"
Diese	14 927 433	Thlr.
nebst dem aus dem Vorjahre verbliebenen Bestande von	3 585 818	"

sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

270b. Zur Amortisation der Stamm-Actien sind 54 533 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen 305 200 Thlr. verwendet.

Nördliche Linie.

297 u. 298. Dies ist die Anzahl der überhaupt vorgekommenen Unfälle.

70. Bahnen der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft.

I. Das **Bahngebiet** ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Dasselbe umfaßt folgende Linien:

A. 1) die Südbahn Wien-Triest			76,58	Meilen,
mit den Zweigbahnen: a) Mödling-Laxenburg			0,61	"
b) Wiener-Neustadt-Oedenburg			4,24	"
c) von Nabresina bis zur Landesgrenze bei Cormons	6,58 M.			
von welcher die Strecke von Cormons bis zur Grenze	0,30 "			
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung				
sich befindet, mithin im eigenen Betriebe verbleiben			6,28	"
		zusammen	88,01	Meilen,
2) deren Flügelbahnen: a) Marburg-Klagenfurt-Villach			21,97	"
b) Steinbrück-Sissek			16,77	"
c) Agram-Carlstadt			6,55	"
3) die Ungarischen Flügelbahnen: a) Oedenburg-Groß-Kanizsa			21,92	"
b) Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweißenburg-Ofen			43,91	"
c) Stuhlweißenburg-Neu-Szöny			10,88	"
		zusammen	210,01	Meilen.

Die am 1. Septemer 1868 dem Betriebe übergebenen Zweigbahnen Bruck a. M.-Leoben (2,18 M.) und Kanizsa (Keresztur)-Barcs (9,31 M.) wurden im Jahre 1868 für Rechnung des Baufonds betrieben.

B. Die Tiroler Linien: übertragen 210,01 Meilen.

1) die Nordtiroler Bahn von der Bayerischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck 10,04 Meilen,
von welcher die Strecke von der Grenze bis Kufstein . . . . . 0,29 "
an die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung verpachtet ist, so daß im
eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 9,75 Meilen,

2) die Brennerbahn von Innsbruck nach Botzen . . . . . 16,73 "

3) die Südtiroler Bahn von Botzen bis zur Landesgrenzebei Ala 14,01 M.,
wovon die Strecke von Ala bis zur Landesgrenze . . . 0,71 "
im Betriebe der Ober-Italienischen Bahnverwaltung sich be-
findet, daher im eigenen Betriebe verbleiben . . . . . 13,30 "

zusammen . . 39,78 "

Auf diese . . . . 249,79 Meilen

beziehen sich die vorliegenden statistischen Notizen.

II. **Bahn-Anlagen.** Im Jahre 1868 wurde in der 1,75 Meilen langen Strecke Mürzzuschlag-Bruck das zweite Geleise hergestellt, so daß auf der Linie Wien-Triest nur noch 7,75 Meilen mit einfachem Geleise versehen sind.

Die Arbeiten an dem Wiener Güterbahnhofe wurden fortgesetzt, der Plan des neuen Personenbahnhofes daselbst endgiltig festgestellt, von der Regierung genehmigt und die Arbeiten an mehrere Unternehmer vergeben.

Der Umbau des Bahnhofes Bruck a. M. wurde in Angriff genommen.

In mehreren kleineren Stationen der Südbahn wurden Gütermagazine erbaut, in anderen die bestehenden Magazine vergrößert. Drei kleine Stationen sind den Anforderungen des Personenverkehrs entsprechend umgestaltet worden.

Auf den Ungarischen Linien bestanden die Arbeiten in Geleisevermehrungen, Herstellung von Drehscheiben, Brückenwaagen, Schneeschutzmitteln, Wegschranken, Einfriedigungen und Güterschuppen.

Auf der Tiroler Linie wurde der Bau des zweiten Geleises von Innsbruck nach Matrei begonnen.

III. **Industrielle Anlagen.** Das Schienenwalzwerk in Graz liefert fortwährend ausgezeichnete Resultate. Die Erzeugung von Stahlschienen ist förmlich organisirt und das Werk im Stande, außer den gewöhnlichen Schienen für die Bahnerhaltung auch die für die successive Auswechselung der Geleise am Semmering und Karst und für das zweite Geleise am Brenner nöthigen Stahlschienen zu liefern.

Im Jahre 1868 hat das Schienenwalzwerk sowohl für den Bau als die Bahnerhaltung geliefert: 245 419 Ctr. Schienen mit Köpfen von Feinkorneisen, 5554 Ctr. Schienen mit Köpfen von Stahl und 61 699 Ctr. Stahlschienen.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen.**

Zu Kol.

Tiroler Linie.

16a. Außer den hier aufgeführten sind noch 6 „Weg- und Bachtunnels" vorhanden.

20a. Desgleichen außer diesen Viadukten noch 5 Aquadukte.

21b. Die Höhe der Berglehnen beträgt 250 Fuß.

Südbahn und Tiroler.

75. Diese 100 000 000 Thlr. sind das für das ganze Unternehmen der Gesellschaft (einschließlich der Venetianischen und der in der Lombardei und in Central-Italien belegenen Linien) concessionirte Anlage-Kapital in Stamm-Actien, der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben ist concessionsmäßig nicht beschränkt.

76—86. Das verwendete Anlage-Kapital kann nicht speziell angegeben werden, weil die Gesellschaft fertige Linien übernommen hat, über deren Baukosten ihr die erforderlichen Notizen fehlen.

Für die Oesterreichischen Linien betragen dieselben:

Kosten der Erbauung	99 353 505 Thlr.
" des Betriebsmaterials	17 212 049 "
Werth des Inventars	910 714 "
" der Material-Vorräthe ꝛc.	2 610 719 "
Kaufpreis der Südbahn, nach Abzug des Inventarwerthes der bei der Uebernahme vorhandenen Betriebsmittel und Vorräthe	42 459 622 "
zusammen	162 546 609 Thlr.

oder pro Meile (261,28) rund 622 000 Thlr.

Das von der Gesellschaft verwendete Kapital zum Ausbau der sämmtlichen vom Staate übernommenen und im Bau begriffenen Linien, einschließlich der Venetianischen von 57,6 M., der Lombardischen von 64 M. und der Central-Italienischen von 38,8 M. (ca. 421,7 M. im Betriebe und 1,5 M. im Bau), der Werth der Materialvorräthe, Kalkfabriken und Liegenschaften, der Kaufpreis für die Lombardisch-Venetianischen Linien und die Südbahn betrugen ult. 1868 . . . 282 215 677 Thlr.

87c. Diese Summe repräsentirt den Betrag der bis ult. 1868 gemachten Anleihen. Davon sind 145 880 127 Thlr. Prioritäts-Obligationen und 66 280 199 Thlr. Bons mit kurzer Tilgungsfrist.

89. Ueber die Seitens der Staats-Regierung gewährleistete Zins-Garantie enthält der Jahrgang 1867 der Statistik S. 200 spezielle Mittheilungen.

Tiroler Linie.

96a u. b. Außerdem ist noch ein vierrädriger Kommissions- und 1 sechsrädriger Hofwagen vorhanden.

Südbahn.

100a. Von den hier aufgeführten Wagen sind 12 als Postwagen in Verwendung.

Tiroler Linie.

122. Außerdem haben Lokomotiven der Italienischen Bahn auf den Tiroler Linien zurückgelegt: 2299 Meilen vor Personen-, 929 Meilen vor Güter-, 989 Meilen vor gemischten und 51 Meilen vor Arbeits-Zügen, zusammen 4268 Meilen.

Südbahn und Tiroler L.

164a. Dies sind die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen.

168a, 170a, 171a, 172a u. 173a. Ebenso sind hier die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Güter aufgeführt.

203a, 208a, 210a u. 211a. Es sind deshalb hier die Einnahmen für die im Binnenverkehre beförderten und im direkten Verkehre abgegangenen Personen und Güter notirt, wogegen sich in den Kol.

203b, 208b, 210b u. 211b die Einnahmen auf die im direkten Verkehre angekommenen Personen und Güter beziehen.

268a. Dem Betriebs-Ueberschusse der Südbahn von 11 540 755 Thlrn. und der Tiroler Linien von 833 972 Thlrn. = ... 12 374 727 Thlr.
treten hinzu: die Betriebs-Ueberschüsse des Italienischen (nicht zum Vereine gehörigen Netzes) mit . . . . . 8 636 299 „
nebst den Betriebsresten früherer Jahre und Kapitalzinsen von . . . . . 234 626 „
und die außerordentliche Reserve des Vorjahres (siehe Kol. 269) mit . . . . . 3 005 180 „
Von diesen . . 24 250 832 Thlrn.
kommen in Abzug: die allgemeinen Kosten, Steuern ꝛc. des Oesterreichischen Netzes und die à Conto des Baufonds zu zahlenden Zinsen mit . . . . . 620 910 „
Die verbleibenden . . 23 629 922 Thlr.
sind in den Kol. 270—276 als verwendet nachgewiesen.

268c. Mit Bezug auf die Bemerkung zu Kol. 76—86 hat das für die Oesterreichischen Linien verwendete Kapital sich zu 7,61 Proc. (wie hier angegeben) verzinst.

269. Diese 3 005 180 Thlr. repräsentiren eine außerordentliche Reserve.

277. Die Differenz zwischen dem hier aufgeführten und dem in der Statistik pro 1867 angegebenen Bestande ist in Kol. 269 aufgeführt.

Tiroler Linie.

285. Die Betriebslänge betrug:
im Jahre 1868 überhaupt 39,78 Meilen und im mittleren Jahresdurchschnitte 39,78 Meilen,
„ „ 1867 „ 39,78 „ „ „ „ „ 29,01 „
daher pro 1868 im mittleren Jahresdurchschnitte mehr . . . . . 10,77 Meilen.

341. Dieser Unfall entstand durch Rutschung einer Berglehne.

345. Die Unfälle hatten nur eine theilweise Unterbrechung des Verkehrs zur Folge, weil während derselben die Züge von beiden Richtungen bis zum Verkehrs-Hindernisse liefen.

71. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868:
1) die Hauptbahn Pardubitz-Königgrätz-Josefstadt-Reichenberg . . . . . 21,39 Meilen,
2) die Zweigbahn Josefstadt-Schwadowitz-Königshain . . . . . 8,01 „
zusammen 29,40 Meilen.
Die Strecke von Schwadowitz nach Königshain von 3,29 Meilen wurde am 1. August 1868 dem Betriebe übergeben; mit Rücksicht auf diese Betriebszeit beträgt der mittlere Jahresdurchschnitt 27,52 „

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

87c. Hierin ist auch der 2 100 000 Thlr. betragende Antheil an dem vom Staate mit 5,0 Proc. garantirten Eisenbahn-Lotterie-Anlehen der K. K. priv. Oesterreichischen Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe enthalten, wofür die Eisenbahn-Gesellschaft ein Papier nicht emittirte, da für diese Summe Loose der Kredit-Anstalt bestehen.

171 u. 174. Diese Summen enthalten auch das Gewicht der in Kol. 178a u. b nach Stückzahl aufgeführten Thiere von 80 211 Ctrn. Davon sind 10 892 Ctr. im Binnen- und 69 319 Ctr. im direkten Verkehre befördert worden.

272. Außerdem hat der Staat in Folge der übernommenen Zins-Garantie 145 314 Thlr. zur Verzinsung der Stamm-Actien zugeschossen. Einschließlich dieser Summe sind für jede Stamm-Actie im Nominalbetrage von 140 Thlrn. pro 1868 . . . 6 Thlr., also pro 100 = 4,29 Thlr. an Zinsen gezahlt.

296. Einschließlich des Staatszuschusses betrug die Verzinsung der Stamm-Actien 4,29 Proc. (siehe die vorstehende Erläuterung).

72. Theiß-Eisenbahn.

I. Das **Bahngebiet** ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 211 näher beschrieben. Veränderungen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Betriebsmittel.** Von den ult. 1867 vorhandenen 77 Lokomotiven wurden 5 an die erste Siebenbürger Eisenbahn verkauft, theilweise auch schon im Jahre 1867 übergeben. Dagegen wurden im Laufe des Jahres 1868 150 bedeckte Güterwagen angeschafft.

III. Die neben der **Pensionskasse** (Kol. 346—365 der Tabellen) noch bestehende Krankenkasse für die Bediensteten der Gesellschaft schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 22 979 Thlr. ab.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Die Strecke zwischen Zsolcza und Miskolcz von 0,56 Meilen ist insofern doppelgeleisig, als die von Debreczin nach Miskolcz und die von Miskolcz nach Kaschau führenden Geleise auf dieser Strecke parallel neben einander auf derselben Bahnkrone liegen.

17c. Von den früher bestandenen 25 hölzernen Brücken über 30 Fuß lichte Weite jeder Oeffnung sind in Folge Austrocknung der Sumpfgegend (des s. g. „Kun-Lapos") zwischen den Stationen Karczag und Püspök-Ladany vier Brücken aufgelassen und statt derselben Erddämme hergestellt worden.

32b. Der Procentsatz, bis zu welchem Theile die leichten Schienen bis jetzt erneuert sind, kann nicht angegeben werden, weil hierüber Notizen nicht vorhanden sind.

76. Hierin sind sowohl die für die Strecke Czegled-Szolnok als Kaufpreis gezahlten 941 594 Thlr., als auch 3 666 364 Thlr. erstattete Bau-Auslagen an den Staat, welche derselbe für die Strecke Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein bestritten hatte, mitenthalten.

76, 78a, 83 u. 84. In Folge des zur Concessions-Urkunde vom 10. November 1856 abgeschlossenen Nachtrags-Vertrages vom 16. Januar 1865 ändert sich das verwendete Anlage-Kapital insofern, als bei dem Titel „Tracirungsarbeiten" (Kol. 76) die Summe von 76 728 Thlrn., bei dem Titel „Erdarbeiten" (Kol. 78a) 147 559 Thlr. und in Folge der Veräußerung von 5 Lokomotiven (siehe ad II. dieses Berichts) bei dem Titel „Betriebsmittel" (Kol. 83) 112 179 Thlr., zusammen 336 466 Thlr. abgeschrieben, bei dem Titel „Insgemein" (Kol. 84) dagegen der Werth der am 31. August 1860 vorhandenen Material-Vorräthe von 587 201 Thlrn. zugeschrieben worden sind.

87a. Die Actien der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft lauteten bisher auf 200 Fl. Conventions-Münze und waren theils voll, größtentheils aber mit 70 Proc. eingezahlt.

In der General-Versammlung der Actionäre vom 30. April 1868 wurde der Antrag gestellt, bei Gelegenheit der Fundirung der in Folge der Zins-Garantie entstandenen Schuld der Gesellschaft an den Staat, die Umwandlung der Actien, beziehentlich Interimsscheine, in volleingezahlte, auf 200 Fl. Oesterr. Währung lautende und mit Coupon und Talon zu versehende Actien herbeizuführen.

Durch den zwischen der Königl. Ungarischen Regierung und der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft unterm 10. April 1869 abgeschlossenen Vertrag ist Folgendes festgesetzt worden:

1) Die aus dem Titel der Staats-Garantie geleisteten Vorschüsse zur Summe von . . 4 566 978 Fl., sowie die von diesem Betrage bis Ende Dezember 1868 aufgelaufenen, stufenweise zu berechnenden 4 Proc. Zinsen von . . . . . 772 649 „

zusammen 5 339 627 Fl.

(3 559 751 Thlr.) werden von der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft durch Uebergabe von 26 545 Stück Actien à 200 Fl. (5 309 000 Fl.), welche mit Coupons und Talons vom 1. Januar und 1. Juli zu versehen sind und vom 1. Januar 1869 verzinslich werden, sowie durch Zahlung der Summe von 30 627 Fl. an den Staat getilgt.

2) Die Staats-Regierung genehmigt, daß die auf 200 Fl. Conventions-Münze lautenden Actien aus dem Verkehre gezogen und statt derselben neue Actien zu 200 Fl. Oesterr. Währung, mit vom 1. Januar und 1. Juli 1869 lautenden Coupons und Talons versehen, emittirt werden, in der Art, daß den Besitzern von voll eingezahlten Actien gegen Rückzahlung von 10 Fl. für jedes Stück eben so viel neue Actien, den Besitzern von nur mit 70 Proc. eingezahlten Actien für je 4 alte Actien und Zuzahlung von 12 Fl. drei neue Actien verabfolgt werden.

Mit dem Umtausche der Actien, die im Juni 1869 erfolgte, hat gleichzeitig die nothwendig gewordene Ausgleichung der Zinszahlungs-Termine zwischen den alten und neuen Actien durch Zahlung der Zinsen für die Monate November und Dezember 1868 stattgefunden.

87c. Hiervon sind 10 500 000 Thlr. eine bis zum Jahre 1906 zu tilgende Prioritätsschuld und 10 500 000 Thlr. eine in 66 Jahren zu tilgende Lotterie-Anleihe.

90a. Diese Summe wurde aus dem Betriebs-Ueberschusse des Jahres 1866 zur Anschaffung von 150 bedeckten Güterwagen verwendet.

109a. Hierin ist die Gesammt-Ladungsfähigkeit der in Kol. 107a aufgeführten Postwagen von 1260 Centnern enthalten.

109c. Dies ist die Gesammt-Tragfähigkeit sämmtlicher in Kol. 102a aufgeführten offenen Güter-, Equipage- und Vieh-Wagen. Die Equipage- und Viehwagen allein besitzen zusammen nur 246 × 200 = 49 200 Z.-Ctr. Tragfähigkeit, ihre Ladungsfähigkeit beträgt dagegen 21 745 Z.-Ctr.

115a. Diese Summe enthält auch die Anschaffungskosten der Postwagen.

121c. Außerdem haben die Lokomotiven 2416 Meilen vor Güterzügen auf fremden Bahnen zurückgelegt.

122. Die Leistungen der Lokomotiven beim Reserve- und Rangirdienst betragen (wenn hierbei 5 Stunden Reserve- oder Dampfhalten = 1 Oesterr. Meile und eine Stunde Rangirdienst = 2 Oesterr. Meilen angenommen werden) 85 308 Preuß. Meilen.

126b. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden Holz und Braunkohlen verwendet. Verbraucht wurden während der Fahrt 13 863 Klftr. Holz und 231 440 Ctr. Braunkohlen. Die Letzteren sind nach ihrem Heizeffekt auf Holz reducirt und in Kol. 126b mitenthalten.

Außerdem wurden noch verbraucht: für den Reserve- und Rangirdienst 1866 Klftr. Holz und 23 280 Ctr. Kohlen (zusammen 2810 Klftr. Holz), für Vorwärmer 372 Klftr. Holz und 25 Ctr. Kohlen (zusammen 373 Klftr. Holz) und für Dampfpumpen 650 Klftr. Holz und 38 Ctr. Kohlen (zusammen 651 Klftr. Holz). Der Gesammt-Verbrauch beträgt mithin 16 751 Klftr. Holz und 254 783 Ctr. Kohlen oder zusammen 27 090 Klftr. Holz.

137. Die Kosten des gesammten verbrauchten Brennmaterials (siehe die vorstehende Erläuterung) haben 165 676 Thlr. resp. 31,43 Sgr. pro Nutz- und 6,36 Pf. pro Achsmeile betragen.

147. Hierin sind 179 898 Achsmeilen enthalten, welche die Arbeitswagen auf fremden Bahnen zurückgelegt haben. Dieselben sind bei Kol. 153 außer Berechnung gelassen.

149. Außerdem haben die über die Theißbahn transitirte Wagen der „Ersten Siebenbürger Eisenbahn" zurückgelegt: Personenwagen 2667, Gepäckwagen 919 und Güterwagen 11 281 Achsmeilen.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Fahrzeuge und Thiere enthalten. Davon sind:

4 075	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	47 353 Z.-Ctr. Thiere im Binnenverkehre befördert worden,
1 390	" " "	693 472 " " " direkten Verkehre aufgegeben und
17 866	" " "	43 482 " " " " " angekommen,
zus. 23 331	Z.-Ctr. Fahrzeuge und	784 307 Z.-Ctr. Thiere, wie in Kol. 179a angegeben.

177a. Hiervon sind 2 Equipagen und 2 Militair-Fahrzeuge mit Personenzügen befördert worden.

178a. Ebenso hiervon 51 Luxus- und 501 Militair-Pferde.

204. Hierin sind auch die Einnahmen für die mit den Personenzügen beförderten 2 Equipagen und 2 Militair-Fahrzeuge, sowie der 51 Luxus- und 501 Militair-Pferde enthalten.

219 u. 220. Ebenso enthalten diese Summen die nach den Rechnungs-Normen der Theiß-Eisenbahn auch in Einnahmen zu stellende Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen im Betrage von 44 625 Thlrn., welche in Kol. 271 wiederum als Ausgabe erscheinen.

231. Die hierin enthaltenen Grund-, Haus- und Gebäudesteuern haben für das Jahr 1868 zus. 4758 Thlr. betragen.

260. Hierin sind auch die gezahlten Abfertigungen, Theuerungs-Zuschüsse u. s. w. enthalten.

267. Einschließlich der Steuern (Kol. 271) würden die Ausgaben 36,70 Proc. der Einnahmen betragen haben.

271. Diese Summe repräsentirt die „Einkommen- und Erwerbsteuer" einschließlich der auch in Kol. 219 u. 220 enthaltenen Steuerquote für die Zinsen der Prioritäts-Obligationen.

272. Von den Actien der Theiß-Eisenbahn sind 488 Stück voll und 69 496 Stück zu 70 Proc. eingezahlt. Die überhaupt eingezahlte Summe beträgt 6 878 928 Thlr. Nach Bezahlung der Zins- und Amortisationsbeträge des Actien-Kapitals (einschließlich der 5 Proc. Actienzinsen), der Einlage in den Reserve-Fonds, der Tantième, der zweimonatlichen Zinsen der Actien und Obligationen und der Baarsumme an den Staat verblieb (mit Einschluß der aus dem Ueberschusse des Jahres 1867 unverwendet gebliebenen 354 550 Thlrn.) die Summe von . . . . . 1 012 816 Thlrn. Dieselbe ist als Superdividende des Actien-Kapitals für die beiden Jahre 1867 und 1868 zur Vertheilung gekommen. Nach der auf die Actien eingezahlten Summe ergiebt dieselbe einen Zins für beide Jahre zu 14,72 und für ein Jahr zu 7,36 Proc. Rechnet man zu diesen 7,36 Proc. die laufenden Zinsen à 5 Proc., so sind an Zinsen und Dividenden 12,36 Proc. ausgezahlt worden, wie hier angegeben.

Mit Ausschluß des Uebertrages aus dem Vorjahre hätten an Zinsen und Dividenden 14,57 Proc. für das Jahr 1868 vertheilt werden können.

275. Diese 20 418 Thlr. (30 627 Fl.) sind in Folge des Vertrages vom 10. April 1869 an den Staat gezahlt worden. (Siehe Erläuterung zu Kol. 87a.)

Die zweimonatliche Verzinsung des Actien-Kapitals war in Folge der Umwandlung desselben nothwendig geworden, worüber in der Erläuterung zu Kol. 87a ebenfalls das Nähere enthalten ist.

296. Wegen der zur Auszahlung gelangten Dividenden siehe die Erläuterung zu Kol. 272.

73. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

I. **Genossenschafts-Kassen.** Neben der Beamten-Pensionskasse (Kol. 346—365 der Tabellen) besteht noch ein Kranken-Unterstützungsfonds für die Diener und Arbeiter der Gesellschaft, an welcher im Jahre 1868 ca. 160 Personen Theil nahmen. Der Fonds schloß ult. 1868 mit einem Bestande von 1897 Thlrn. ab.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

21a. Die hier angegebene Länge bezieht sich auf die Dämme von drei Fuß und darüber.

26. Außerdem sind noch in den Anschluß-Stationen Kralup, Bakov und Turnau 1402 Ruthen Geleise vorhanden, welche gemeinschaftliches Eigenthum der in diese Stationen mündenden Bahnen sind.

100a. Hiervon werden 2 Wagen auch als Postwagen benutzt.

170 u. 174. Hierin ist auch das Gewicht der im Güterverkehre beförderten Thiere enthalten. Davon sind:

4619	Z.-Ctr. im Binnenverkehre befördert,
3503	" " direkten Verkehre aufgegeben,
1800	" " " " angekommen und
1893	" " Durchgangs-Verkehre befördert,
zusammen 11815	Z.-Ctr., wie in Kol 179a angegeben.

197. Ebenso hierin die Zahl der von auswärtigen Stationen angekommenen Depeschen.

250. Die Entschädigungen werden nicht besonders gebucht, vielmehr von den Betriebs-Einnahmen in Abzug gebracht.

259. Die Gesellschaft besitzt kein eigenes Verwaltungsgebäude, weshalb hierin der Zins für die gemietheten Lokalitäten enthalten ist.

346. Die Differenz zwischen dem hier vorgetragenen und dem in der Statistik pro 1867 angegebenen Bestande besteht darin, daß dem 1867er Bestande irrthümlich der Bestand des Krankenfonds (siehe ad I dieses Berichts) zugerechnet war.

C. Fremdländiſche Eiſenbahnen.

74. Niederländiſche Staats-Eiſenbahnen.

I. Ueber die **Verwaltung**, ſowie über die **Eigenthums-** und **Pacht-Verhältniſſe** der von der „Geſellſchaft für den Betrieb der Niederländiſchen Staats-Eiſenbahnen" übernommenen Linien ſind in dem Jahrgange 1867 der Statiſtik S. 204 nähere Mittheilungen enthalten. Veränderungen hiergegen ſind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. Das **Bahngebiet** umfaßte ult. 1868 folgende Linien:

A. **Die Niederländiſchen Staats-Eiſenbahnen:**

1) die nördliche Linie Harlingen-Leeuwarden-Groningen (10,48 Meilen) nebſt der am 1. Mai 1868 eröffneten Fortſetzung nach Winſchoten (4,34 Meilen) und der am 1. November 1868 weiter eröffneten Fortſetzung nach Nieuwe-Schans (1,64 Meilen), zuſammen . . . . . 16,86 Meilen,

2) die öſtliche Linie mit den Strecken:

a) Arnheim-Zutphen-Deventer-Zwolle-Meppel (13,72 Meilen) nebſt der am 15. Januar 1868 eröffneten Fortſetzung nach Heerenveen (4,96 M.) und der am 1. September 1868 weiter eröffneten Fortſetzung nach Leeuwarden (3,79 M.), zuſammen . . . . . 22,47 „

b) Zutphen-Hengelo-Enſchede (7,06 M.) nebſt der am 1. Januar 1868 eröffneten Fortſetzung nach Glanerbeek (0,86 M.), zuſammen . . . . . 7,92 „

3) die ſüdliche Linie mit den Strecken:

a) Moerdyk-Breda-Tilburg-Boxtel-Eindhoven-Venlo-Roermond-Maſtricht . . . . . 26,34 „

b) Venlo-Preußiſche Grenze . . . . . 0,37 „

c) Rozendaal-Bergen op Zoom (1,71 M.) nebſt der am 1. Juli 1868 eröffneten Fortſetzung nach Goes (4,86 M.), zuſammen . . . . . 6,57 „

d) Boxtel-Vught, eröffnet am 1. Januar 1868, und Vught-Herzogenbuſch (0,78 M.), eröffnet am 1. November 1868 . . . . . 1,66 „

e) Utrecht-Waardenburg, eröffnet am 1. November 1868 . . . . . 4,13 „

„ zuſammen 86,32 Meilen.

Die Strecke von Venlo bis zur Preußiſchen Grenze von . . . . . 0,37 „
(ad 3b aufgeführt) iſt verpachtet, und zwar das ſüdliche Geleiſe der Bergiſch-Märkiſchen, das nördliche dagegen der Rheiniſchen Eiſenbahn-Geſellſchaft. Es verbleiben im eigenen Betriebe . . . . 85,95 Meilen,
für welche ſich mit Rückſicht auf die Betriebszeiten der im Laufe des Jahres 1868 eröffneten Strecken von zuſammen 24,48 Meilen (ſiehe ad 1, 2, 3 c—e) ein mittlerer Jahresdurchſchnitt von 74,05 Meilen berechnet.

B. Die **Almelo-Salzbergener** Privat-Eiſenbahn

von Almelo über Hengelo und Oldenzaal nach Salzbergen . . . . . 7,27 „

C. Die **Lüttich-Limburger** Privat-Eiſenbahn

von Eindhoven über Haſſelt, Bilſen, Tongres und Liers nach Lüttich mit den Zweigbahnen von Bilſen nach Münſterbilſen und von Liers über Ans nach Flemalle . . . . . 17,93 „

Die Zweigbahn Ans-Flemalle (2,07 Meilen) wurde am 3. Februar 1868 dem Betriebe übergeben, es beträgt mithin der mittlere Jahresdurchſchnitt 17,64 Meilen.

Die Geſammt-Betriebslänge beträgt 111,12 Meilen,
beziehungsweiſe im mittleren Jahresdurchſchnitte . . . . . 99,06 „

Außerdem hat die Geſellſchaft noch bis zur Eröffnung der Linie von Rotterdam über Dordrecht nach Moerdyk eine Dampfſchifffahrt zwiſchen dieſen Plätzen unter direkter Verbindung mit ihren Zügen eingerichtet.

III. Das **Kapital** der Geſellſchaft iſt auf 12 000 000 Gulden (6 857 143 Thlr.), beſtehend in 48 000 Actien à 250 Gulden feſtgeſetzt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

13. Von der Bahnlänge iſt die verpachtete Strecke von Venlo bis zur Preußiſchen Grenze doppelgeleiſig.

14b. Von den Linien der Staatsbahnen wurden die letzten Strecken am 1. November 1868 dem Betriebe übergeben. Das ganze Netz ſoll bis zum Jahre 1875 vollendet werden.

Die Almelo-Salzbergener Bahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung am 18. Oktober 1865 dem Betriebe übergeben.

Von der Lüttich-Limburger Bahn wurde die erſte Strecke von Tongres bis Münſterbilſen am 10. November 1863 und die letzte Strecke von Ans nach Flemalle am 3. Februar 1868 eröffnet.

70. Auf einer Strecke von 9 Kilometern ſind 3 Telegraphen-Leitungen, auf 46 Kilometern zwei und auf 782 Kilometern eine Leitung vorhanden.

76—86. Das hier aufgeführte Anlage-Kapital bezieht ſich nur auf die Niederländiſchen Staats-Eiſenbahnen von 86,32 Meilen (ſiehe ad II. A dieſes Berichts). Das für die Almelo-Salzbergener und Lüttich-Limburger Eiſenbahnen verwendete Anlage-Kapital kann vorläufig nicht angegeben werden, weil der Geſellſchaft die betreffenden Notizen nicht zu Gebote ſtehen.

80 u. 83. Die Signal-Vorrichtungen hat die Betriebs-Geſellſchaft hergeſtellt, welche auch die Betriebsmittel angeſchafft hat.

84. Zinſen während der Bauzeit werden vom Staate nicht berechnet.

96d. Von den hier aufgeführten Personenwagen sind für Postzwecke eingerichtet: 30 Wagen III. Klasse und 2 Wagen II. und III. Klasse.

122. Die als vorgelegte Reservemaschinen zurückgelegten Meilen sind hierin nicht aufgenommen worden.

125. Zum Anheizen der Lokomotiven wurden „Holzbündel" verwendet, das verbrauchte Quantum kann aber nicht angegeben werden.

146. Die durchschnittliche Belastung der Güterwagen konnte nur annähernd ermittelt werden, weil die von den Equipagen und Thieren zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt sind.

166b. Gepäck-Freigewicht wird nur in einzelnen direkten Verkehren gewährt, dasselbe aber nicht notirt.

201 u. 208—212. Die besonderen Einrichtungen der Buchführung gestatten eine spezielle Notirung der Einnahmen für die verschiedenen Personen- und Güterklassen nicht.

240 u. 241. Hier sind die Kosten der verbrauchten Materialien aufgeführt worden; die gezahlten Arbeitslöhne können nicht ausgeschieden werden.

249. Dies ist die Differenz zwischen gezahlter und empfangener Wagenmiethe.

270—276. Der Ueberschuß wurde wie folgt verwendet:

a) zur Deckung des Deficits aus dem Vorjahre	96 821	Thlr.
b) zur Zahlung der vertragsmäßigen Antheils des Niederländischen Staats	157 310	"
c) Pacht der Almelo-Salzbergener Bahn	51 367	"
d) " " Lüttich-Limburger Bahn	213 825	"
e) zur Verzinsung der Anleihen und Vorschüsse	61 452	"
f) zu Betriebs-Einrichtungskosten	21 318	"
g) zur Deckung von Verlusten beim Betriebe der Fabrik für Eisenbahn-Bedarf zu Utrecht	12 439	"
h) als Einlage in den Erneuerungsfonds (siehe Kol. 273b)	48 803	"
i) als Uebertrag auf die nächste Rechnung (siehe Kol. 276)	72 039	"
zusammen	735 374	Thlr.

286—296. Wegen der bedeutenden Veränderung des Bahngebiets kann eine Vergleichung des Verkehrs und Ertrages mit dem Vorjahre nicht stattfinden.

346—365. Für die Beamten der Lüttich-Limburger Bahn wurde im Jahre 1868 eine Pensions- und Unterstützungs-Kasse gegründet, auf welche sich die in den Kol. 348—362 aufgeführten Notizen beziehen. Für die übrigen Beamten war eine Pensionskasse nicht vorhanden.

75. Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

I. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um eine Lokomotive vermehrt.

II. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

76—84. Eine Vertheilung des Anlage-Kapitals auf die einzelnen Bautitel kann nicht stattfinden, weil der Bau von einem Unternehmer ausgeführt ist, der Gesellschaft die erforderlichen Notizen aber nicht zu Gebote stehen.

178. Die beförderten Thiere werden nach Wagenladungen berechnet, weshalb die Anzahl der Thiere nicht angegeben werden kann.

234 u. 237. In diesen Summen sind auch die gezahlten Entschädigungen für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Lüttich und Mastricht und die Kosten des Bahnhofs- ꝛc. Dienstes auf denselben mitenthalten.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse war ult. 1868 noch nicht gegründet.

76. Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. **Rechnungs-Periode.** Das Rechnungs- und Betriebsjahr umfaßt nicht die Periode des Kalenderjahres, sondern beginnt mit dem 1. Mai. Die vorliegenden statistischen Notizen beziehen sich daher auf den Zeitraum vom 1. Mai 1868 bis ult. April 1869.

II. Ueber das **Bahngebiet**, welches gegen die Vorjahre unverändert geblieben ist, enthält der Jahrgang 1863 der Statistik S. 208 spezielle Mittheilungen.

III. Die **Betriebsmittel** wurden im Jahre 1868 um 1 Lokomotive, 16 Personenwagen, 5 Gepäckwagen, 2 offene, 5 bedeckte Güter- und 60 Arbeitswagen vermehrt.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen**, und zwar zu Kolonne:

14. Ueber die Betriebs-Eröffnungszeiten der einzelnen Bahnstrecken ist in dem Jahrgange 1866 der Statistik S. 212 das Nähere enthalten.

77—84. Es können hier nur annähernde Angaben gemacht werden, weil die Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim vom Staate erbaut ist, welcher die betreffenden Notizen der Gesellschaft nicht übergeben hat.

89. Dies sind Prioritäts-Obligationen, welche von Sr. Majestät dem Könige der Niederlande Wilhelm I. aus dessen Privatschatze zu 4½ Proc. garantirt worden sind.

96b. Dies ist ein Königl. Salonwagen, welcher bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben ist.

121g. Hierin sind auch die beim Rangiren der Züge zurückgelegten Meilen enthalten.

204. Dies sind Neben-Einnahmen aus dem Personenverkehre.

244. Hierin sind auch die gezahlten Entschädigungen im Güterverkehre enthalten.

272. Diese Dividende ist auf das bis ult. 1868 emittirte Actien-Kapital von rund 14 600 000 Thlrn. vertheilt worden. Die nicht ausgegebenen Actien sind ohne Dividenden-Genuß.

346—365. Eine Beamten-Pensionskasse ist nicht vorhanden, die hier gemachten Angaben beziehen sich vielmehr auf eine Unterstützungskasse.

77a. Warschau-Wiener Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Wiener Eisenbahn, sowie

II. über das **Bahngebiet** derselben enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

III. **Anlage-Kapital** ꝛc. Die Gründer der Warschau-Wiener Eisenbahn, welche bei Uebertragung der ihnen verliehenen Concessionsrechte auf die Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft für sich, ihre Erben und Rechtsnachfolger vorbehielten:

a) die lebenslängliche Stellung als Mitglieder des Verwaltungsraths,

b) das Anrecht auf ⅔ der zu emanirenden Stamm-Actien zum Effektiv-Preis von 60 Rubel Silber pro Stück,

c) das Recht zum Bezug von 10 Proc. am Reingewinn der gesellschaftlichen Unternehmungen,

haben nach dem zwischen ihnen und den hierzu von der General-Versammlung der Actionäre autorisirten Bevollmächtigten der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft unterm ¹³/₂₅ Mai 1868 abgeschlossenen Vertrage das Recht zum Bezuge von 10 Proc. des Reingewinns gegen die Summe von 1 250 000 Rubel Silber an die Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft abgetreten und auf das Bezugsrecht auf ⅔ der Actien verzichtet.

In Folge dessen und Behufs Reconstruction von Brücken ꝛc. und Anschaffung von Betriebsmitteln wurde das Anlage-Kapital um 2 500 000 Rubel Silber in Actien und 2 500 000 Rbl. S. in Prioritäts-Obligationen erhöht, von welchem im Jahre 1868 ein Theil begeben worden ist.

IV. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

V. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Die Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. werden nach Verhältniß der Länge der Bahnen mit 70 Proc. von der Warschau-Wiener und mit 30 Proc. von der Warschau-Bromberger Eisenbahn getragen.

VI. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

70. Auf der Strecke von Zabkowitz (Zombkowice) bis Granica befindet sich nur eine Telegraphen-Leitung.

75. Diese Summe enthält auch die Kapitals-Einlage des Gouvernements im Betrage von 4 000 000 Rubel Silber, für welche die Gesellschaft eine Rente zu zahlen hat.

84. Hierin ist auch die für die Ablösung der Gründer-Rente gezahlte Summe von 1 250 000 Rubel Silber enthalten. (Siehe ad III dieses Berichts.)

88. Die Actien unterliegen ebenfalls der Amortisation. Ultimo 1868 waren amortisirt 617 600 Rbl. S. Actien und 105 625 Rbl. S. Obligationen.

96d. Außerdem sind noch 9 Salon- und 1 Küchenwagen vorhanden, welche bei Angabe der Sitzplätze (Kol. 98) unberücksichtigt geblieben sind.

162. Außer den hier aufgeführten wurden noch 887 Personen mit Extrazügen befördert.

230. Die hier aufgeführte Summe repräsentirt die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebs- und der Wärterlokale.

270a. Von der hier aufgeführten Summe kommen auf die Jahresrente an den Staat 250 000 Rbl. S. und auf die Verzinsung und Amortisation der Obligationen 188 247 Rbl. S.

270b. Diese Summe ist zur Amortisation der Stamm-Actien verwendet.

272. Die Dividende für das Jahr 1868 betrug 4 Rbl. S. pro Actie, nach dem Emissionscours von 60 repräsentiren dieselben 6⅔ Proc.

77b. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. Ueber die **Verwaltung** der Warschau-Bromberger Eisenbahn enthält der Jahrgang 1866 der Statistik S. 213 nähere Mittheilungen.

Veränderungen hiergegen sind im Jahre 1868 nicht vorgekommen.

II. **Vertheilung der gemeinschaftlichen Ausgaben.** Zu den Kosten der Direktion, der Centralleitung ꝛc. trägt die Warschau-Bromberger Eisenbahn nach dem Verhältniß ihrer, durch die Eröffnung der Zweigbahn Alexandrowo-Ciechocinek um 1 Meile gewachsenen Bahnlänge 30 Proc. bei.

III. **Münzwährung.** Die in den vorliegenden statistischen Notizen enthaltenen Geldbeträge sind — abweichend von der für die Statistik eingeführten Thalerwährung — überall in „Rubel Silber" angegeben. Dieselben konnten auf Thaler nicht reducirt werden, weil der Cours der Rubel der Preußischen Valuta gegenüber sehr schwankend war, im Allgemeinen auch die Differenz zwischen 1 Rubel Silber und 1 Thaler Preußisch nicht erheblich ist.

IV. **Erläuterungen zu den Tabellen,** und zwar zu Kolonne:

70. Auf der Zweigbahn Alexandrowo-Ciechocinek befindet sich nur eine Telegraphen-Leitung.

113—120. Die Betriebsmittel sind von einem General-Unternehmer angeschafft worden, es können deshalb die Anschaffungskosten speziell nicht angegeben werden.

230. Dies sind die Kosten der Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Betriebs- und der Wärterlokale.

270b u. 272. Zur Verzinsung des Anlage-Kapitals waren 254 340 Rbl. S. und zur Amortisation desselben 31 005 Rbl. S. erforderlich. Der Ueberschuß reichte nur zur Zahlung von ca. 0,92 Proc. aus, weshalb das Gouvernement den an 4 Proc. fehlenden Betrag von 198 953 Rbl. S. und ½ Proc. = 31 005 Rbl. S. zur Amortisation der Actien in Folge der von ihm übernommenen Zins-Garantie zuschießen mußte.

296. Einschließlich des Staatszuschusses haben die Zinsen 4 Procent betragen.

Digitized by Google

HOPKINS RAILWAY LIBRARY
v.17-19 1298
943 Verein deutscher eisenbahn-verwaltungen
Statistische nachrichten von den
eisenbahnen des Vereins... 1866-1868.
DATE
NAME
DATE
For
USE IN LIBRARY
ONLY
DO NOT REMOVE
FROM LIBRARY
HOPKINS RAILWAY LIBRARY